Deutschland € 10,- | Österreich € 11,50 | Schweiz SFr 19,80 | BeLux € 11,60 | Niederlande € 12,75 | Italien, Spanien, Portugal (cont.) € 12,40

MIBA ANLAGEN

H0-Nebenbahn im Mittelgebirge

Auf Meterspur durchs Brohltal

Rheine-Nord – Langer Heinrich in N

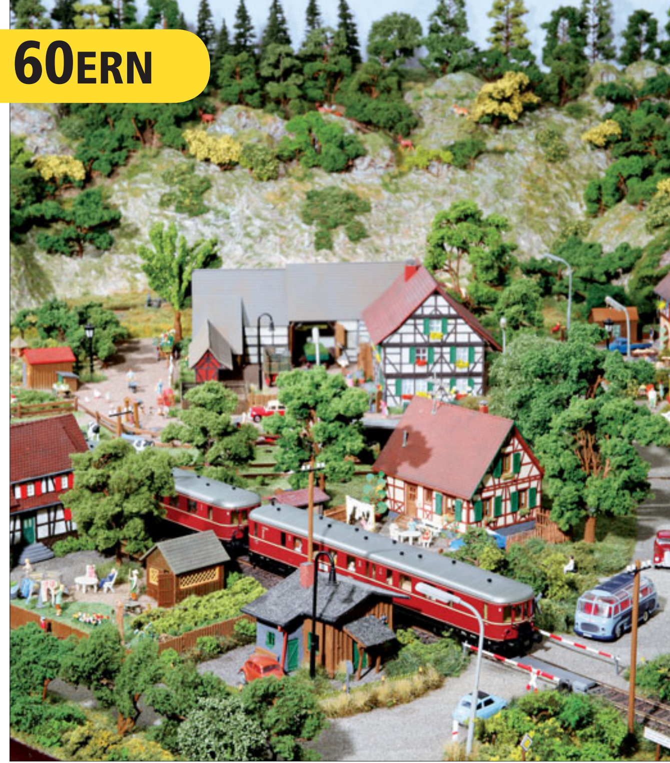


MIBA-Anlagen 14, 1/2010
ISBN 978-3-89610-269-0
Best.-Nr. 150 87330

14
4 195914 110009







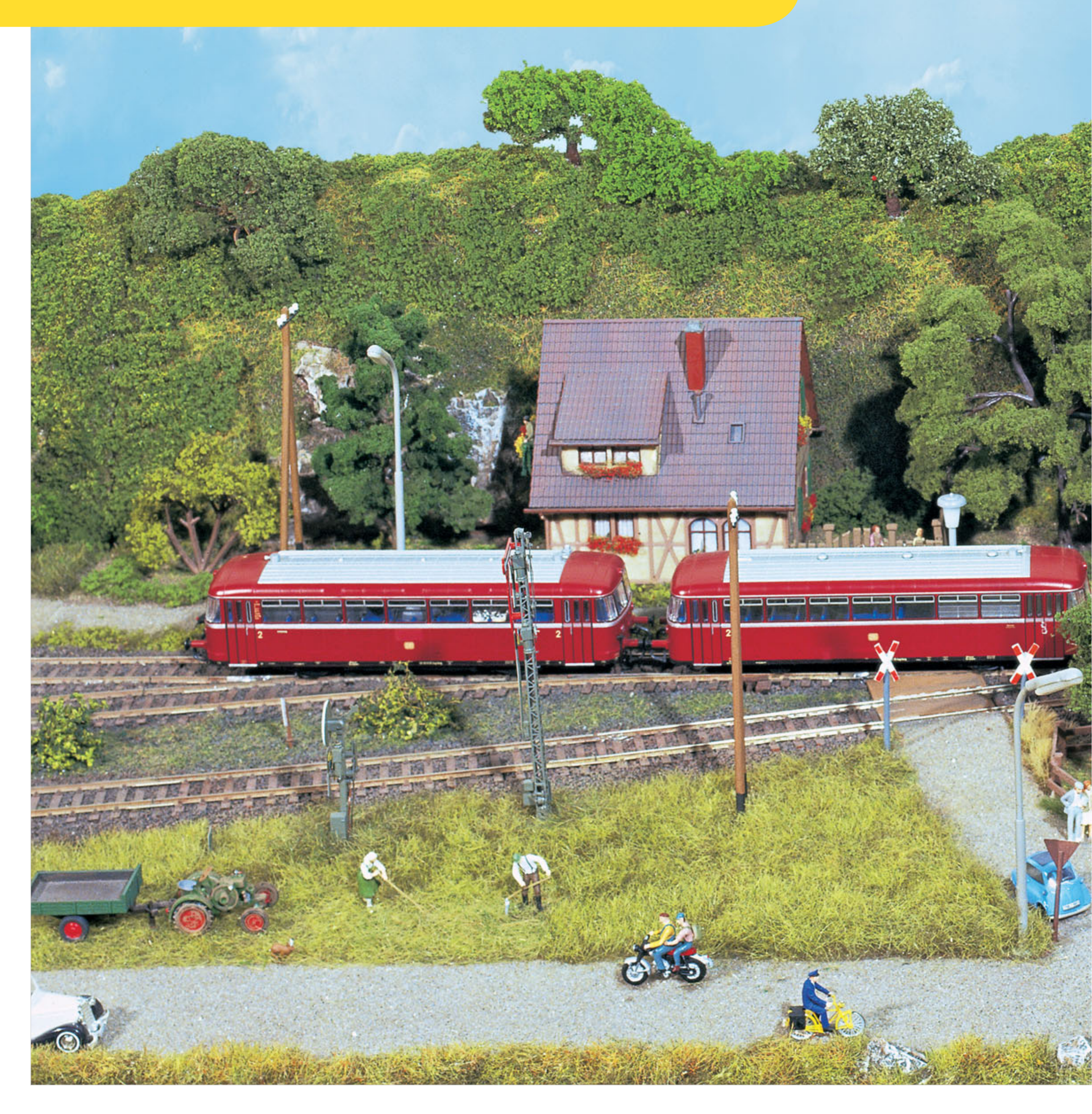


ISBN 978-3-89610-269-0

Redaktion: Martin Knaden, Gerhard Peter
Litho: WaSo PrePrintService GmbH, Düsseldorf
Gesamtherstellung: WAZ-Druck GmbH, Duisburg

Nebenbahnromantik in den 60ern

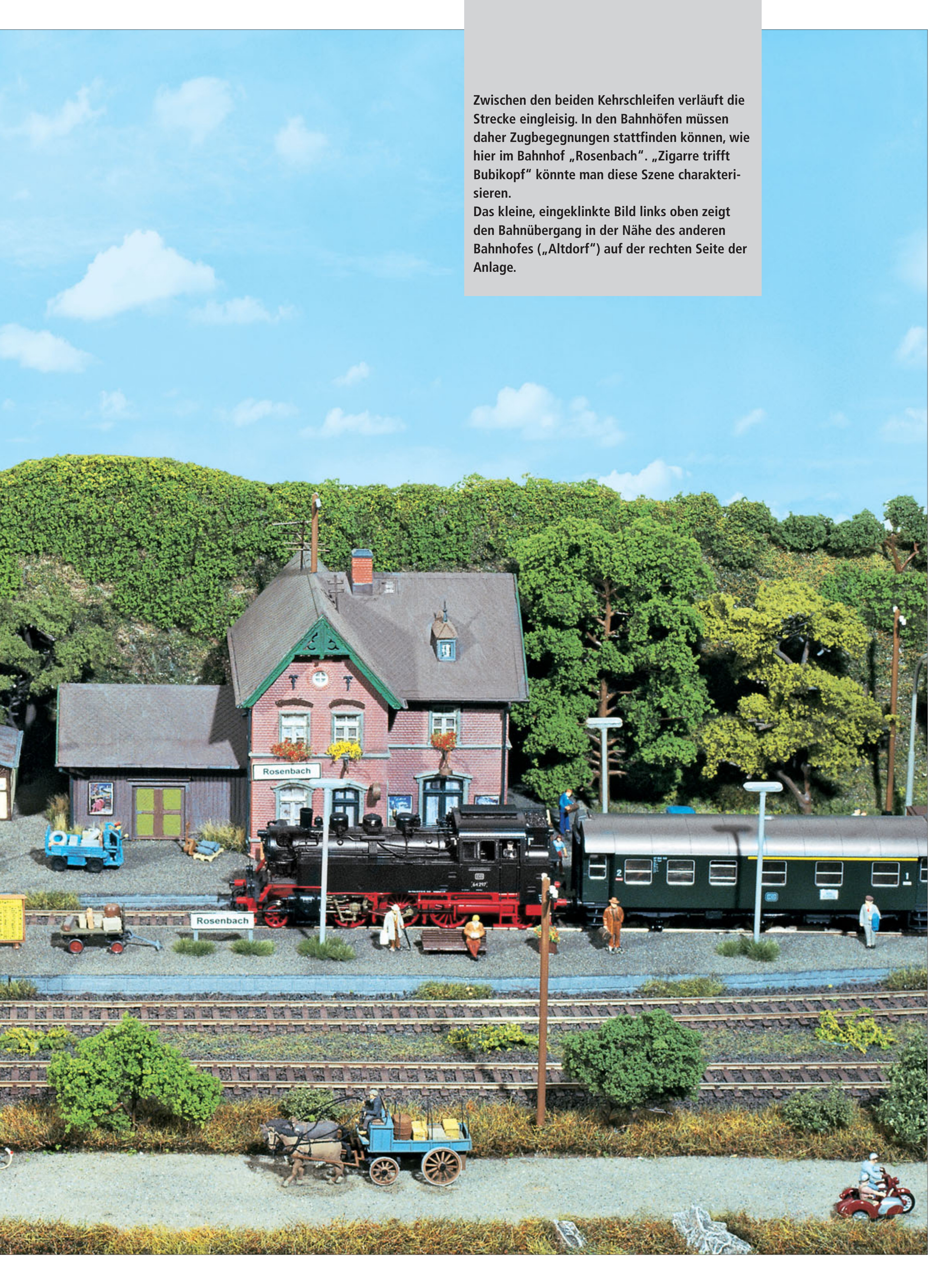
Anlage: Peter Beuth, Fotos und Text: Bruno Kaiser



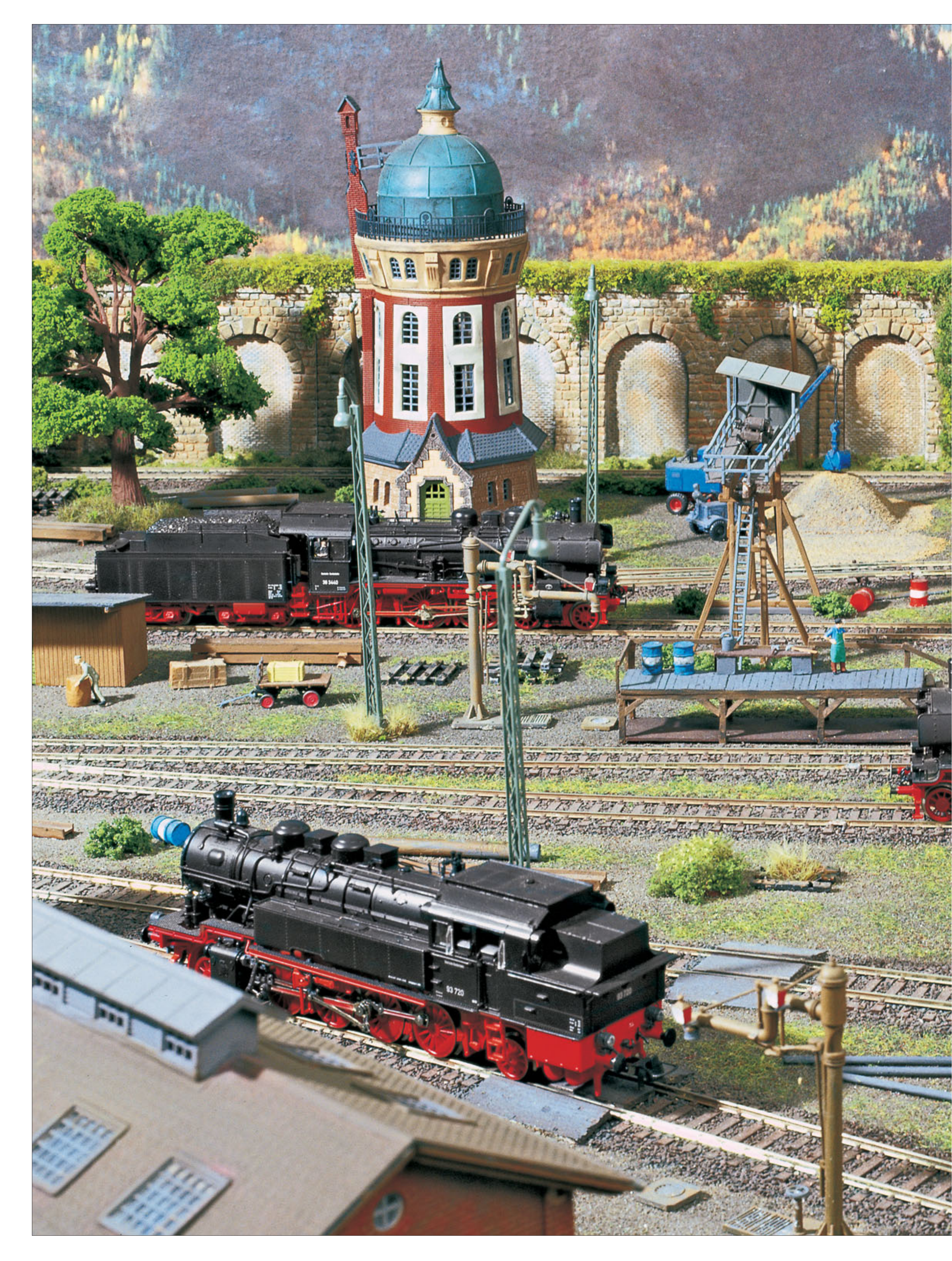


Der linke Teil der H0-Anlage von Peter Beuth. Die langgestreckte Anlage ist immer wieder auf Ausstellungen zu sehen. Der Detaillierungsgrad der Landschaft ist erstaunlich. Hier brummt der Schienenbus VT 98 gerade über die Einfahrweiche des Bahnhofs „Rosenbach“, vorbei an einem kleinen ländlichen Anwesen mit grasenden Kühen, einer Feldscheune, Anhängern usw.





Zwischen den beiden Kehrschleifen verläuft die Strecke eingleisig. In den Bahnhöfen müssen daher Zugbegegnungen stattfinden können, wie hier im Bahnhof „Rosenbach". „Zigarre trifft Bubikopf" könnte man diese Szene charakterisieren.
Das kleine, eingeklinkte Bild links oben zeigt den Bahnübergang in der Nähe des anderen Bahnhofes („Altdorf") auf der rechten Seite der Anlage.





Im Bahnbetriebswerk „Burgstein" werden sowohl Dampf- als auch Diesellokomotiven restauriert. Das Bw befindet sich auf der rechten Seite der Anlage innerhalb der dortigen Kehrschleife. Die einzelnen Behandlungsstationen sind nur über Sägefahrten zu erreichen, was im Modell eine gewollte Betriebserschwernis bedeutet.

Nebenbahnromantik pur, das ist auch jetzt wieder das Anlagenthema von Peter Beuths Neuer. Gemeint ist natürlich seine neue Modellbahn. Er ist sich treu geblieben, denn die Vorgängeranlage der hier gezeigten H0-Bahn, die in der MIBA-Anlagenbroschüre Nr. 8 bereits vor Jahren ausführlich vorgestellt wurde, widmete sich demselben Genre des ebenfalls in Epoche III angesiedelten Miniaturgeschehens!



Hier wird noch mit der Sense gemäht, während der Vorkriegstriebwagen im Hintergrund gerade (von rechts nach links) den Bahnübergang passiert.



Während die Bahn schon auf „Nebenbahnretter" umgestellt hat, transportiert man auf der Straße immer noch mit „Hafermotor".



Offensichtlich haben die Hasen die Ruhe weg, Trecker und Eisenbahnkrach stören sie nicht beim Fressen des frischgemähten Klees.

Peter Beuth ist für den aufmerksamen MIBA-Leser kein Unbekannter. Unter der Überschrift „Von Neuhaus nach Mariatal" hat die MIBA eine Anlage von seiner Hand präsentiert. Seine damalige Bauweise aus schmalen Segmenten hat er beibehalten, weil sie für ihn geradezu ideal war.

Anlagenkonzept

Da Peter Beuth mit Vorliebe seine Kreationen vor Publikum und damit auf Ausstellungen zeigt, musste die neue Modellbahn ebenfalls modular aufgebaut werden, genau wie seine bisherigen Kreationen auch. Anlagen, die „auf Reisen gehen", müssen spezielle Kriterien erfüllen. Das bezieht sich nicht nur auf die Bauweise, sondern auch auf eine möglichst einfache, sichere und kostensparende Transportmöglichkeit.

Aus diesem Grund weisen die Streckenmodule eine Größe von nur 100 x 50 cm auf. Lediglich die Endsegmente sind wegen der Wendemöglichkeit der Züge an der breitesten Stelle 100 cm und damit etwas größer ausgebildet. Insgesamt sind die Segmente durch ihre überschaubare Größe noch so handlich, dass Transport und Aufbau problemlos von zwei Personen durchgeführt werden können. Dies gilt auch für die Bedienung. Oft genug wird hierbei seine Frau Hubertine eingespannt, die auch anderweitig sein Hobby nach Kräften unterstützt.

Anlagenthema

Die Vorlieben des Erbauers liegen in der Gestaltung von Nebenbahnbetrieb. Er orientiert sich dabei nicht an einem



Unter dem bewaldeten Hügel verbirgt sich am linken Anlagenende die Kehrschleife. Man beachte die lebensnah gestalteten Szenen in den Höfen und Vorgärten!





Im Bild oben der Bahnübergang auf dem linken Anlagenteil.

Der MAN-Triebwagen verlässt gerade den Kehrschleifentunnel „Rosenberg“.



Eine typische Gestaltung von Peter Beuth: Auf dem Dreiseitenhof blüht das Leben – menschlich und tierisch.



konkreten Vorbild, sondern lässt seiner Fantasie freien Lauf.

Sich auf den Nebenbahnbetrieb zu beschränken ist sicherlich weise, ermöglicht doch der überwiegend zur Verfügung stehende Platz (bei 50 cm Anlagentiefe) ohnehin keine weitschweifigen Gleisanlagen, will man sich nicht nur auf den reinen Bahnverkehr beschränken. Öde und langweilige Gleisareale sind sicher nicht des Anlagenbauers Ding!

Aber auch die Gestaltung der Landschaft stößt schnell an Grenzen, mangelt es doch aufgrund der vorgegebenen Modulbreite auch hier an Tiefe. So können größere topografische Unterschiede wie Berge und Täler nicht ins Anlagenthema einbezogen werden. Hierfür bliebe nur die Weiterführung der Landschaft auf einer geeigneten Kulisse. Aber auch das ist gerade im Ausstellungsbetrieb nicht so ohne weiteres möglich, wie noch zu erläutern sein wird.

Der Nahverkehrszug hat im Tunnel gewendet. Durch die ländliche Idylle fährt der Zug an minutiös gestalteten Gartenanlagen (mit Wäscheplatz) vorbei über den Bahnübergang. Übersicht über das Dorf auf dem linken Anlagenteil (Kehrschleife). Erstaunlich, was man alles in Szene setzen kann, bis hin zum Misthaufen im Vordergrund!





Zum Bahnhof „Rosenbach“ gehört auch ein kleines Stellwerk.

Rechte Seite: Detailreiche Gartengestaltung und Weideflächen bestimmen das Umfeld der Bahn. Selbst das Federvieh fehlt nicht!

Streckenführung und Betrieb

Die Gleisführung könnte man auf den ersten Blick für einen langgestreckten „Hundeknochen“ halten. Allerdings ist die Strecke zwischen den beiden Kehrschleifen strikt eingleisig. Die beiden zwischengeschalteten Bahnhöfe dienen nicht zuletzt dem Ausweichen kreuzender Züge.

Bliebe noch die Frage zu klären: „Wo bleibt bei einer solch großen Anlage der angemessene Zugverkehr?“ – Nun, wie bei nahezu jeder Modellbahnanlage hat der Betrieb auch hier seine Bedeutung. Aber er steht nicht so sehr im Mittelpunkt, wie man es manchmal besonders bei deutschen Anlagen zu sehen bekommt, auf denen eine regelrechte „Zug-Rallye“ zu beobachten ist.

Statt eines Zugrummels sieht der rührige Rheinländer sein Hauptbetätigungsfeld in der minutiösen Gestaltung des näheren und weiteren Bahnumfelds.

Auf einzelnen Modulen tritt die Bahn so weit in den Hintergrund, dass sie zwischen Felskulisse und Wohnbebauung nur ab und an vom Betrachter, z.B. an Baulücken, wahrgenommen wird. Der Erbauer stellt bei seinen Anlagenbauten augenscheinlich die Landschaft eindeutig vor und damit in seiner Bedeutung über den – eigentlich ohnehin gemächlichen – Bahnbetrieb.

Überspitzt ausgedrückt könnte man sagen, der Schienenverkehr wird fast zum Statisten, während das Landschaftsgeschehen zum Hauptdarsteller avanciert. Aber gerade das macht den Modellbau von Peter Beuth für viele Besucher so attraktiv. Egal an welcher Stelle man an der 14,60 m langen Anlage verweilt, überall gibt es enorm viel zu entdecken bis hin zu dem Hund, der mit gehobenem Bein an den Busch pinkelt, oder den Feldhasen, den selbst das Geknatter eines wiesenmähenden Traktors nicht im Mindesten beim Mümmeln zu stören scheint.

Modulaufbau

Reisende Modellbahner – und damit ist keine reale Zugfahrt gemeint, sondern die aktive Mitarbeit im Rahmen von Modellbahnausstellungen – müssen ihre Exponate entsprechend planen und bauen. So war auch diese Anlage, wie schon ihre Vorgängerinnen, in Segmente aufgeteilt zu planen und entsprechend zu bauen.

Module benötigen einen stabilen, verzugsfreien Rahmen und Aufnahmemöglichkeiten für das Befestigen von Standbeinen. Die hier geschaffene Rahmenkonstruktion von 100 x 50 cm Größe besteht deshalb aus 16 mm starken Tischlerplatten; dazu kommt eine Eindeckung aus Gabunsperrholz. Die Wangenhöhe beträgt 10 cm.

Zur Verbindung der einzelnen Elemente sind passgenaue Schraubverbindungen und Durchstecköffnungen für die erforderlichen Kabelverbindungen vorgesehen. Die oben genannte Materialkombination verhindert weitgehend einen unbedingt zu vermeidenden Verzug und gewährleistet die Maßhaltigkeit, die ganz besonders beim Modulbau nötig ist, denn hier müssen insbesondere die Gleise, aber auch die Landschaftsanschlüsse immer exakt zueinanderpassen.

Gleismaterial

Das insgesamt verbaute Gleismaterial einschließlich Weichen stammt von Peco. Der optische Vorteil dieses britischen (über Weinert zu beziehenden)



Holzhacken war damals – zur Epoche III – noch reine Notwendigkeit für die Ofenheizung. So wirken Peter Beuths Figurenarrangements und sonstigen Szenen des Alltags am besten: ganz ohne Eisenbahn! Die Aufnahme steht geradezu symbolisch dafür, dass dem Erbauer der Bahnbetrieb deutlich weniger wichtig ist, als die landschaftliche und szenische Gestaltung.



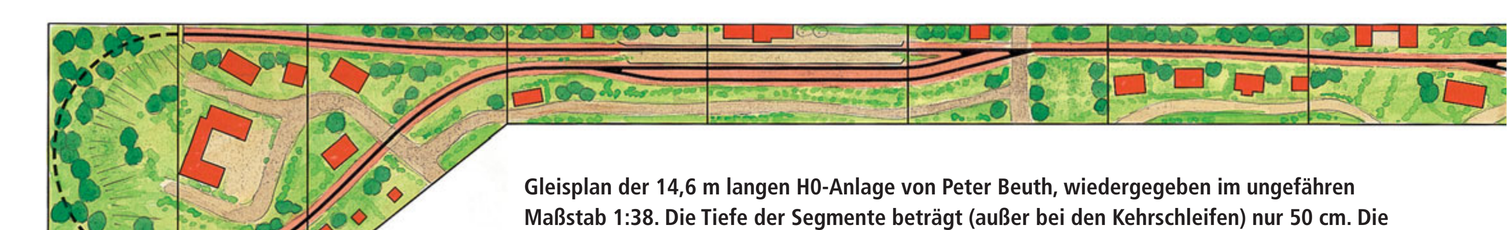
Gleismaterials besteht vor allem in der relativ geringen Schienenprofilhöhe.

Aufgrund der bei diesem Fabrikat größenreduziert ausgebildeten Kleineisen können dennoch auch ältere Fahrzeuge mit etwas höheren Spurkränzen auf den Gleisen problemlos eingesetzt werden.

Zur Weichenstellung werden nicht die hauseigenen Peco-Antriebe verwendet, sondern Motorantriebe von Hoffmann.

Sicherungseinrichtungen

Passend zur gewählten Epoche kamen zur Sicherung des Zugverkehrs Formsignale aus dem Hause Viessmann zum Einsatz. Dabei wurde allerdings auf eine Zugbeeinflussung, die ohne weiteres möglich gewesen wäre, verzichtet.



Gleisplan der 14,6 m langen H0-Anlage von Peter Beuth, wiedergegeben im ungefähren Maßstab 1:38. Die Tiefe der Segmente beträgt (außer bei den Kehrschleifen) nur 50 cm. Die landschaftliche Gestaltung steigt von vorn nach hinten an und ergibt einen Theater-Effekt. ***Zeichnung: Lutz Kuhl (nach Angaben des Erbauers)***

Jeder Lokführer befährt also selbstverantwortlich (und mit digitaler Zugsteuerung) die in ihrem Mittelstück eingleisige Strecke und muss dabei die jeweilige Signalstellung beachten, wenn es nicht zu einem Frontalzusammenstoß kommen soll.

Von Viessmann stammen auch die Sicherungsanlagen an den Kreuzungen von Schiene und Straße, soweit es sich um Andreaskreuze mit Warnblinklicht handelt. Die beschrankten Übergänge sind vom Erbauer samt und sonders als „Bedarfsschranken“ deklariert, die immer nur auf Anforderung seitens der Straßenbenutzer geöffnet werden, d.h., wenn nicht gerade ein Zug in Reichweite ist. Übrigens: ein Wunsch auf Schrankenöffnung ist bisher beim zuständigen Diensthabenden noch nicht eingegangen ...

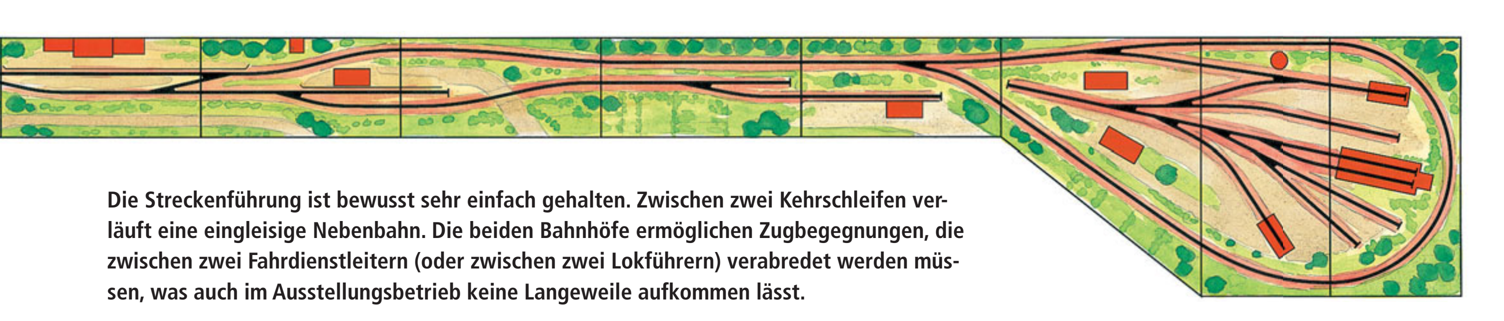
Anlagensteuerung

Neben dem schreinermäßigen Modulbau hat Peter Beuth auch die Elektrik selbst installiert. Die erforderliche Stromversorgung ist für den digitalen Fahrbetrieb wie die analoge Weichen- und Signalsteuerung separat vorgenommen worden. Steckerverbindungen leiten die Energie von Modul zu Modul. Die Fahrzeugsteuerung erfolgt – ausgehend von einer Intellibox von Uhlenbrock – über Daisy-Handregler sowie zwei Lok-Mäuse im DCC-Format.

Die Weichen werden von einem zentralen Stellpult auf der Rückseite der Anlage manuell (analog) gestellt. Hierbei sind beispielsweise die Ausfahrweichen mit dem zugehörigen Signal gekoppelt. Dadurch kann der Betreiber auch aus etwas größerer Entfernung anhand der Signalstellung sehen, ob die Weiche richtig gestellt ist und er seinen digital gesteuerten Zug abfahren lassen kann oder nicht.

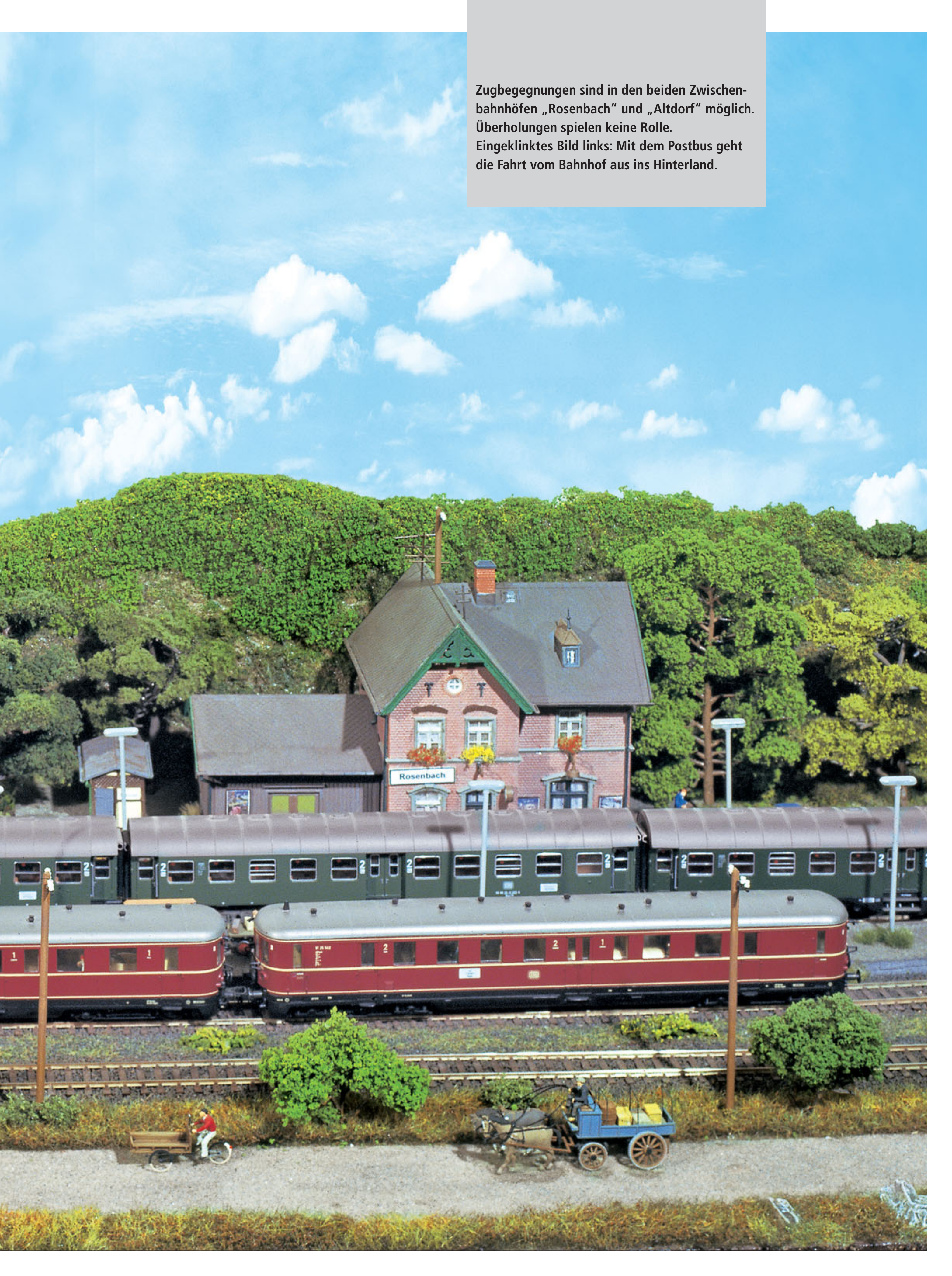
In der Regel sind zwei Personen mit der Zug- und Weichensteuerung befasst, die sozusagen den Streckendienst der beiden gegenläufigen Züge übernehmen. Ein dritter Mann kann ggf. den Fahrbetrieb im Bahnbetriebswerk oder bei Rangierfahrten übernehmen. Die technischen Einrichtungen sind dazu in Form einer Lok-Maussteuerung vorhanden. In der Regel kommt man jedoch mit einer Zwei-Mann-Steuerung bzw. Mann/Frau-Steuerung (Peter und Hubertine) bequem über die Runden.

Güter gehören auf die Bahn – oder manchmal eben auch noch auf den Pferdewagen! Zugkreuzung im Bahnhof „Rosenbach“.



Die Streckenführung ist bewusst sehr einfach gehalten. Zwischen zwei Kehrschleifen verläuft eine eingleisige Nebenbahn. Die beiden Bahnhöfe ermöglichen Zugbegegnungen, die zwischen zwei Fahrdienstleitern (oder zwischen zwei Lokführern) verabredet werden müssen, was auch im Ausstellungsbetrieb keine Langeweile aufkommen lässt.





Zugbegegnungen sind in den beiden Zwischenbahnhöfen „Rosenbach" und „Altdorf" möglich. Überholungen spielen keine Rolle. Eingeklinktes Bild links: Mit dem Postbus geht die Fahrt vom Bahnhof aus ins Hinterland.



Während die Hausfrau Wäsche aufhängt und die Gänse einen Tanz aufführen, schmaucht Opa gemütlich seine Pfeife. Die Topfpflanzen gedeihen offenbar besonders prächtig!

Eingezwängt zwischen Felswand und Hausbebauung führt die Bahn auf einigen Streckenmodulen ein Schattendasein, was ja durchaus auch in Wirklichkeit so sein kann. Die Züge kommen nur ab und an zum Vorschein, ansonsten werden sie von der Landschaft „verschluckt“.

Angefangen von den hölzernen Grundgerüsten über die Elektroinstallation, den Gebäudebau bis hin zur detaillierten Landschaft hat Peter Beuth – sein ehemaliger Beruf ist übrigens Automechaniker – alles selbst gebaut.

Landschaftsgestaltung

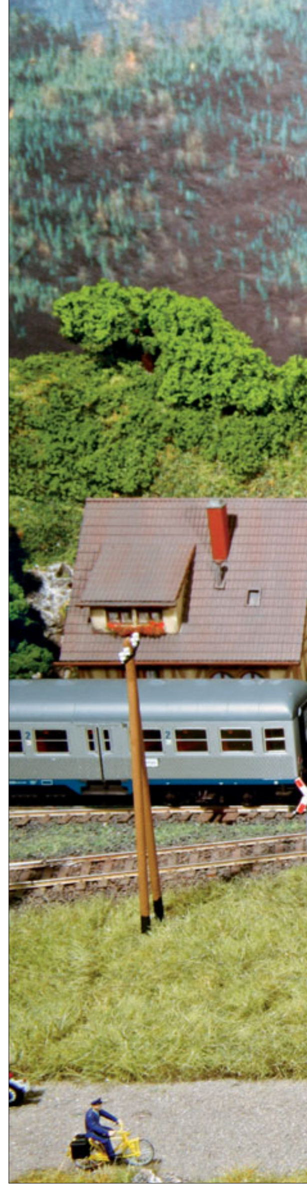
Die Landschaftsgestaltung macht unserem Rheinländer die meiste Freude. In aller Regel verfährt er dabei in der Form, dass auf jedem Modul Straßen- und Schienenverkehr integriert werden müssen und darum gestaltungstechnische Highlights gruppiert werden können. Das kann in Form von Bebauung geschehen, aber auch eine landwirtschaftlich genutzte Fläche sein.

Gern realisiert wird im Geländebau auf den Segmenten ein Anstieg von vorne nach hinten, also in der Art einer Theaterkulisse. Die geringe Tiefe der Module von nur 50 cm lässt leider keine größeren Höhenunterschiede im Gelände zu. Um dennoch die geringe Tiefe zu kaschieren und den Effekt der ansteigenden Landschaft von der Sichtseite der Betrachter zu erzielen, weisen die Module an den Rückseiten Höhenelemente auf, die durch mehr oder we-



Was der Reisebusfahrer vermutlich noch nicht weiß: Die Anforderungsschranken sind auf Peter Beuths Anlage immer geschlossen.





Landwirtschaft, so weit das Auge reicht. Für Trecker und Co ist auf jedem Hof noch Platz.



Der Eilzug ist unterwegs nach „Rosenbach“.

Auch auf diesem Hof herrscht reges Treiben. Der alte Lanz im Vordergrund würde jedem Freilandmuseum Ehre machen!



Im Bild oben erkennt man eine von Peter Beuth mitunter gern vorgenommene Anordnung der Verkehrswege auf seinen Modulen bzw. Segmenten: vorn die Straße, dahinter der Schienenweg.

Unten: Steuerwagen voraus brummt der Triebwagen an einer kleinen Kuhweide vorbei. Hoffentlich haben die Fahrgäste so viel Freude an der Landwirtschaft wie der Anlagengestalter.





Selbst die Randstreifen zwischen Gleis und Straße werden landwirtschaftlich genutzt: Heumachen nach alter Väter Sitte mit der Sense. Für die damalige Zeit recht modern der ETA 176, die „Limburger Zigarre“.





Zugkreuzung im Kleinstadtidyll: Nach dem Motto „unser Bahnhof soll schöner werden“ wurden selbst die Blumenkübel auf dem Bahnsteig nicht vergessen.





niger schroffe Felspartien, angedeutete Hügelketten, Mauern oder Arkaden den hinteren Abschluss bilden.

Dieser Trick ist auch nötig, will man nicht den Eindruck oftgesehener, allzu schmaler Modulanlagen erzeugen, bei denen das Auge des Betrachters sofort vom nicht gestalteten Umfeld abgelenkt und damit im Grunde die Illusion zerstört wird. Eine weiter reichende Hintergrundkulisse, wie auf einigen der Abbildungen zu erkennen, ist im Ausstellungsbetrieb zwar nicht immer leicht zu verwirklichen, wäre aber hilfreich.

Hintergrund

Aufgrund der besseren Überschaubarkeit der Anlage bei der Bedienung auf Ausstellungen hat Peter Beuth auf eine Hintergrundkulisse verzichtet. Andererseits sind die einzelnen Module im gestalteten Bereich jedoch so weitgehend detailliert, dass der Betrachter ohnehin alle Mühe hat, sich kein Detail auf der Anlage entgehen zu lassen.

Detailgestaltung

Die liebevolle Ausgestaltung ist Peter Beuths eigentliches Steckenpferd beim Modellbahnbau. Er liebt romantische Landschaft. Hier kann er sich verwirklichen.

So werden mit Vorliebe neben dem eigentlichen Bahngeschehen Häuser, Handwerk, Höfe, Landwirtschaftsbetriebe, Gärten und Gaststätten, aber auch bis ins Kleinste ausgestaltete Wohnbebauung, um nur ein paar Beispiele aufzuführen, inszeniert. Hier findet seine Detaillierungsfreude Raum genug, seinen speziellen Stil auszuleben. Die Betrachtung der vielen größeren und kleineren Szenen auf der Anlage, auf denen wirklich nichts fehlt, stellt diese Aussage deutlich unter Beweis. Auch der Humor kommt dabei nicht zu kurz.

Der VT 70 wartet auf Abfahrt im Bahnhof „Altdorf“ (links).

Rechts: Vorortkompositionen der Fünfzigerjahre nachempfunden: V 36 mit roten Zweiachsern, wenn auch nicht mit den typischen Donnerbüchsen für den Triebwagenersatzverkehr …

Noch eine Zugbegegnung: Unten ist die Idylle nicht weit, wenn man einmal den Schäferkarren am vorderen Bildrand betrachtet.



Hier sind wir an der Ortsgüteranlage von „Altdorf“ angekommen. Die Köf II (stark modernisiert) ist für den Rangierdienst zuständig. Die Werbung auf dem G-Wagen war ein Versuch der DB, Geld zu verdienen.

Werfen wir einen Blick auf die Kohlenhandlung: Der Brennstoff wird mit der Bahn angeliefert und mit Lkw oder, bei kleinen Fuhren, mit dem Handwagen verteilt.



Live is life

Seit Viessmann nach den Leuchten und Signalen sich auch der Herstellung beweglicher Figuren angenommen hat, gehören die natürlich auch zu Peter Beuths Gestaltungselementen. Seitdem haben die Miniaturmenschen auf seiner Anlage keine Ruhe mehr.

Hier wird gehämmert, da gemäht, hier wird Holz gehackt und dort blitzen die Schweißelektroden durch die Werkstattfenster. Und natürlich ist ein Schweißlicht nicht die einzige Illumination. Die überall aufgestellten Leuchten, Lampen und Laternen führen partout kein Schattendasein. Selbst Autos und sogar Fahrräder sind vorschriftsmäßig beleuchtet. Sobald Power auf die Anlage gegeben wird, leuchtet und blinkt es an allen Ecken und Enden.

Fahrzeugeinsatz

Was für viele „richtige“ Modellbahner wohl kaum möglich erscheint, Peter Beuth hat sich bis auf wenige Ausnahmen beim Fahrzeugeinsatz auf solche Modelle beschränkt, die tatsächlich in der Epoche III der Bundesbahn Dienst



VT 98 auf freier Strecke kurz vor dem Wendemodul mit Bw

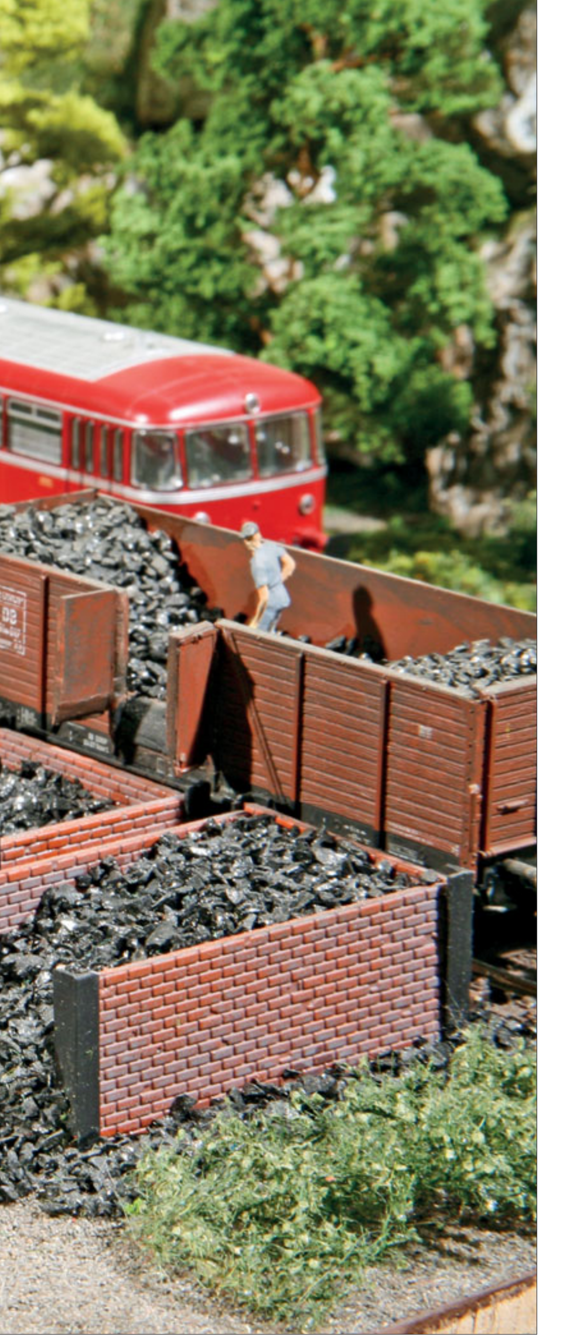
Überblick über die Kohlenhandlung; auch hier jede Menge Details, wie z.B. die Wiegevorrichtungen mit Schütten.
Im Bild unten nähert sich eine 24 mit Silberlingen dem Bf „Altdorf“.



taten. Dem überaus großen Angebot der Industrie hat der Erbauer widerstanden und sich in weiser Erkenntnis auf Nebenbahn-geeignete Fahrzeuge beschränkt.

Zu finden sind vor allem Triebwagen wie VT 98, Vt 70, VT 25 und ETA 176, an Dieselloks findet man V 36, V 65 und V 100. Als Dampfer wären die Baureihen 24, 38, 66, 75 zu nennen. Eine „Kreuzspinne“ (BR 98.0) ist ab und an als Museumsfahrzeug eingesetzt. Diesen Anachronismus konnte er sich nicht nehmen lassen, weil ihm die Gützold-Konstruktion so gut gefiel.

Die hie und da auf den Bildern zu entdeckenden BR 64 und 86 waren beim Fotografieren sozusagen als Gäste anwesend. Da es sich um reinen Nebenbahnbetrieb handelt, sind als Waggons 3yg- und 4yg-Personenwagen, Langenschwalbacher, Donnerbüchsen und – sie sind schon das Modernste – Silberlinge anzutreffen.





Am Güterbahnhof Altdorf herrscht ständig Verkehr.



Das Anschließergleis zur Kohlenhandlung verläuft ein gutes Stück parallel zum Streckengleis. Man beachte die geöffneten Ladetüren des Kohle anliefernden O-Wagens. Der Entladevorgang selbst spielt sich damals durchaus noch mit Muskelkraft ab!

Bei den Autos tummelt sich alles, was zur Wirtschaftswunderzeit Rang und Namen hatte. Der ehemalige Kraftfahrzeugmechaniker hat natürlich nach wie vor eine enge Bindung zum Automobil. Wer hätte hier kein Verständnis?

Fahrbetrieb

Kommen wir zum eigentlichen Fahrbetrieb. Hier geht alles ohne Hektik und ohne jeden streng festgelegten Fahrplan, jedoch keinesfalls planlos zu, denn das führte ja bei einer eingleisigen Strecke sofort zum Chaos. Zwischen den beiden Spielpartnern – man erlaube mir an dieser Stelle diesen Begriff, da sie ja Fahrdienstleiter und Lokführer in einem sein müssen – sind Absprachen vorzunehmen (im Großbetrieb: „Anbieten und Annehmen"), wie der Zugverkehr geregelt werden soll. Insbesondere müssen Zugkreuzungen festgelegt werden.

Der Aufbau der Anlage und deren Steuerung ist übrigens bewusst so einfach gehalten, dass selbst ein Neuling als Spielpartner schnell seine ihm zugedachte Rolle versteht und aktiven Betrieb übernehmen kann.

Um dem Leser den Betriebsablauf auf der Anlage besser verdeutlichen zu können, seien die einzelnen Stationen der Anlage etwas genauer betrachtet. Zuerst einmal sind vier markante Punkte festzuhalten. Wie der Anlagenbetrieb abgewickelt wird, soll sodann näher erläutert werden. Am einfachsten geschieht das wohl, wenn wir uns in einen Zug setzen und die Strecke abfahren.

Eckpunkte der Anlage

Beginnen wir an der linksseitigen Wendemarke der Anlage. Hier liegt die Wendeschleife im Rosenberg-Tunnel. Die erste Unterwegsstation stellt der kleine Bahnhof „Rosenbach" dar. Hier finden Zugbegegnungen statt.

Die zweite Station nennt sich „Altdorf". Auch hier ist Zugbegegnung und über Stumpfgleise auch Rangierbetrieb möglich. Die rechte Wendemarke umschließt als sichtbare Wendeschleife das Dampf- und Diesel-Bw „Burgstein".

Doch genauer lässt sich alles aus dem fahrenden Zug beschreiben. Also begeben wir uns einmal in einen hier verkehrenden Nahverkehrszug oder Triebwagen und lassen die Landschaft vorbeiziehen.

Kehrschleife Rosenberg

Beginnen wir der Einfachheit halber die Fahrt mit dem Zug am linken Anlagenende im Kehrschleifentunnel „Rosenberg". Der Tunnel führt durch einen felsig gestalteten, dicht mit Tannen bewaldeten Anstieg. Davor erstreckt sich die Siedlung „Rosenbach", gebildet aus



mehreren schmucken Siedlerhäusern im Fachwerkstil und einem Dreiseitenhof. Zu ihm gehören kleine Felder. Selbst ein Entenpfuhl nebst Entenhaus und Federvieh wurden nicht vergessen. Bereits diese erste Geländepartie verrät Peter Beuths Gestaltungsstil, der sich auf die genaueste Nachbildung bis zu den kleinsten Details erstreckt.

Nicht weit hinter dem vorderen Tunnelmaul kreuzt eine Straße den Schienenstrang. Während unser Nahverkehrszug den beschrankten Bahnübergang passiert, wartet schon ein Reisebus auf die Heimfahrt. Ein Stück weiter brummt ein Triebwagen als Gegenzug über den mit Andreaskreuzen gesicherten zweiten Bahnübergang. Ein Post-Goli hat es gerade noch geschafft, zuvor die Gleise zu überqueren.

Bahnhof Rosenbach

Nun heißt es aber schon für den Lokführer, die Bremse zu betätigen, denn der Bahnhof „Rosenbach" kommt in Sicht. Hier ist der erste Halt und zugleich Zugbegegnung angesagt. Der insgesamt mit drei Gleisen ausgestattete Bahnhof ermöglicht auch das Überholen eines kurzen Zuges oder Abstellen einzelner Waggons oder kleiner Wagengruppen.

Viel Stückgut wartet auf der Rampe in „Altdorf" auf einen schnellen Abtransport. Linke Seite: Die V 100 strebt mit ihren Silberlingen dem Anlagenende zu. Unten das etwas abseits stehende Werkstattgebäude im Bw „Burgstein"





Ein seltener Gast ist der Schienen-Straßen-Bus. Ob etwas defekt ist?

Noch steht die Weiche für die Ausfahrt der V 100 falsch.

Das hintere Gleis ist das Streckengleis, vorn der Anschluss der Kohlenhandlung.



Während auf der Rampe fleißig gearbeitet wird, saust der schnelle Sepp mit seiner Susi (Letztere im Damensitz) auf der Vespa vorbei.

Offenbar findet gerade eine Museumsfahrt statt, denn auf dem vorderen Gleis wartet eine frisch überholte „Kreuzspinne" auf das Zeichen zur Weiterfahrt. Kurz vor der „planmäßigen" Abfahrtszeit kommt noch ein etwas verspäteter Personenzug, geführt von einer 24, am Hausbahnsteig von Rosenbach zum Stehen.

Jenseits der Gleise wartet schon ein alter Postbus auf die Weiterbeförderung der Fahrgäste ins Hinterland.

Durch die Felder, durch die Auen

Wir verlassen den Bahnhof und rumpeln über dessen Ein- bzw. Ausfahrweichen. Nun liegt wieder ein eingleisiger Schienenstrang vor uns. Die Bahnstrecke verläuft entlang einer recht steil ansteigenden Felsformation zur Linken und einer Reihe aneinandergereihter Siedlungshäuser mit Kleingartenanlagen, Schuppen und allem Drum und Dran, was man sich nur vorstellen kann. Auch hier geht es recht ländlich zu, denn schon bald kommt der zweite größer angelegte Bauernhof in Sicht. Dort spielt ebenfalls das pralle Leben, wie die vielen dargestellten Aktivitäten der Bewohner zu signalisieren scheinen.

Direkt dahinter haben Schweine ihren Kobel und Kühe ihren (allerdings recht eingeschränkten) Auslauf, streng getrennt durch „hölzerne" Weidezäune. In der Region scheinen sich Fuchs und Hase gute Nacht zu sagen, aber der Anschein trügt, denn vom Fuchs ist nichts zu sehen. Stattdessen tummeln sich einige Hasen in der offensichtlich soeben gemähten Wiese. Der Bauer ist auf seinem Trecker noch in Sichtweite. Dennoch lassen sich die Hasen nicht stören und tun sich gütlich am frischen Klee.

Für die „Atzung" der Modellmenschen stehen hier und dort Gasthäuser zur Verfügung. Das eine oder andere bietet auch noch „Fremdenzimmer mit Fließwasser" an.

Bahnhof Altdorf

Wenig später schon erreichen wir den Bahnhof „Altdorf". Auch hier können sich wieder Züge begegnen. Außerdem findet hier Güterverkehr statt. Ein Freiladegleis mit Anschluss an die Ortsgüteranlage mit Schuppen steht zur Verfügung. Im Gegensatz zu späteren Zeiten ist hier immer noch viel los, denn wie warb die Deutsche Bundesbahn seinerzeit so schön: „Güter gehören auf die Bahn!" Hier wird genau das demonstriert.

Auch ist ein Anschlussgleis zu einem Kohlen- und Brennstoffhändler vorhanden. Natürlich wird ihm die Handelsware mit der Bahn zugestellt. Die Verteilung von Kohlen und Heizöl übernehmen dagegen Straßenfahrzeuge. Umladeeinrichtungen in Form eines Förderbandes oder Kohlenschaufeln sind natürlich vorhanden.

Der Bahnhof dient also keineswegs nur dem Personendurchgangsverkehr. Hier kann und muss rangiert werden. Denn aufgrund des Stückgutaufkommens und der Umladetätigkeiten an der Freiladerampe sowie des Anschließers holen und bringen die Nahgüterzüge immer mal wieder Waggons, die mittels einer dort stationierten Köf II zugestellt und abgezogen werden.



Wenn das Rohrblasgerüst nicht gebraucht wird, dient das Gleis vor dem Lokschuppen auch schon mal zum kurzfristigen Abstellen einzelner Maschinen.

Unten: Überblick über das Betriebswerk „Burgstein“, das innerhalb einer Kehrschleife angeordnet ist. Die Rückführung der Strecke ist wegen der ausgedehnten Anlagen nicht sofort ersichtlich.

Fahrt zum Betriebswerk „Burgstein“

Weiter geht die Fahrt und bald schon rumpelt unser Schienenbus über die erste Weiche auf den Bahnbetriebswerksmodulen. Hier umfährt der Durchgangsverkehr das Gelände des dort angesiedelten Lokomotivbahnhofs „Burgstein“, wie man die Restaurierungsstätte für Schienentriebfahrzeuge auch nennt. Diese Umfahrung ist auch das Ende des „Hundeknochens“.

Die Fahrt endet hier, wenn der Zug nicht über die Kehrschleife zurückgeführt wird, was wiederum regelmäßig erfolgt, da Abstellflächen für Zuggarnituren oder gar ein Schattenbahnhof konstruktionsbedingt nicht vorhanden sind.

Das Manko fehlender Abstellflächen gilt zwar weitgehend für Züge, nicht jedoch für Triebwagen, denn die kön-



Die einzelnen Behandlungsanlagen des Betriebswerks können aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nur über Sägefahrten erreicht werden – eine Betriebserschwernis, die im Modell durchaus willkommen sein kann.



nen, nachdem die Fahrgäste in Altdorf ausgestiegen sind, tatsächlich hier eingestellt und „restauriert“, sprich betankt und ggf. abgestellt werden. Ein anderer Triebwagen kann dann von hier aus die neue Fahrt beginnen.

Während unser Triebwagen zur Tankstelle im Bahnbetriebswerk brummt, haben wir Zeit, uns das Geschehen auf diesen letzten Modulen der Beuthschen Anlage etwas genauer anzusehen.

Offenbar gedeihen die Sonnenblumen auch am Rande des Bw-Geländes.
Der Weg zu den Behandlungsanlagen geht notgedrungen im Zickzack. Dennoch ist der Gleisfächer recht beeindruckend.



Stationen des Bw

Hier, an der rechten Seite der langgestreckten Anlage, können Dampf- und Dieselloks restauriert werden. Alle hierzu notwendigen Einrichtungen wie Untersuchungsgrube, Bekohlung, Ausschlackung, Besandung, Wasserversorgung – bestehend aus Wasserkränen sowie dem Wasserturm – und ein Schuppen sind vorhanden. Sogar ein Rohrblasgerüst ermöglich das ab und an erforderliche Ausblasen der Rohre in den Dampflokkesseln.

Aufgrund der Raumnot auf den Modulen können die einzelnen Behandlungsstationen der Loks jedoch nur mit Sägefahrten erreicht werden. Diese für das Vorbild unglückliche Konstellation tut dem Betrieb im Modell dagegen keinen Abbruch. Stattdessen sorgt sie hier für „action“.

Damit ist unser Lokführer am Ende seiner Dienstfahrt angekommen und kann in einem der schmucken Häuschen mit Zier- und Nutzgarten Feierabend machen.

Ausblick

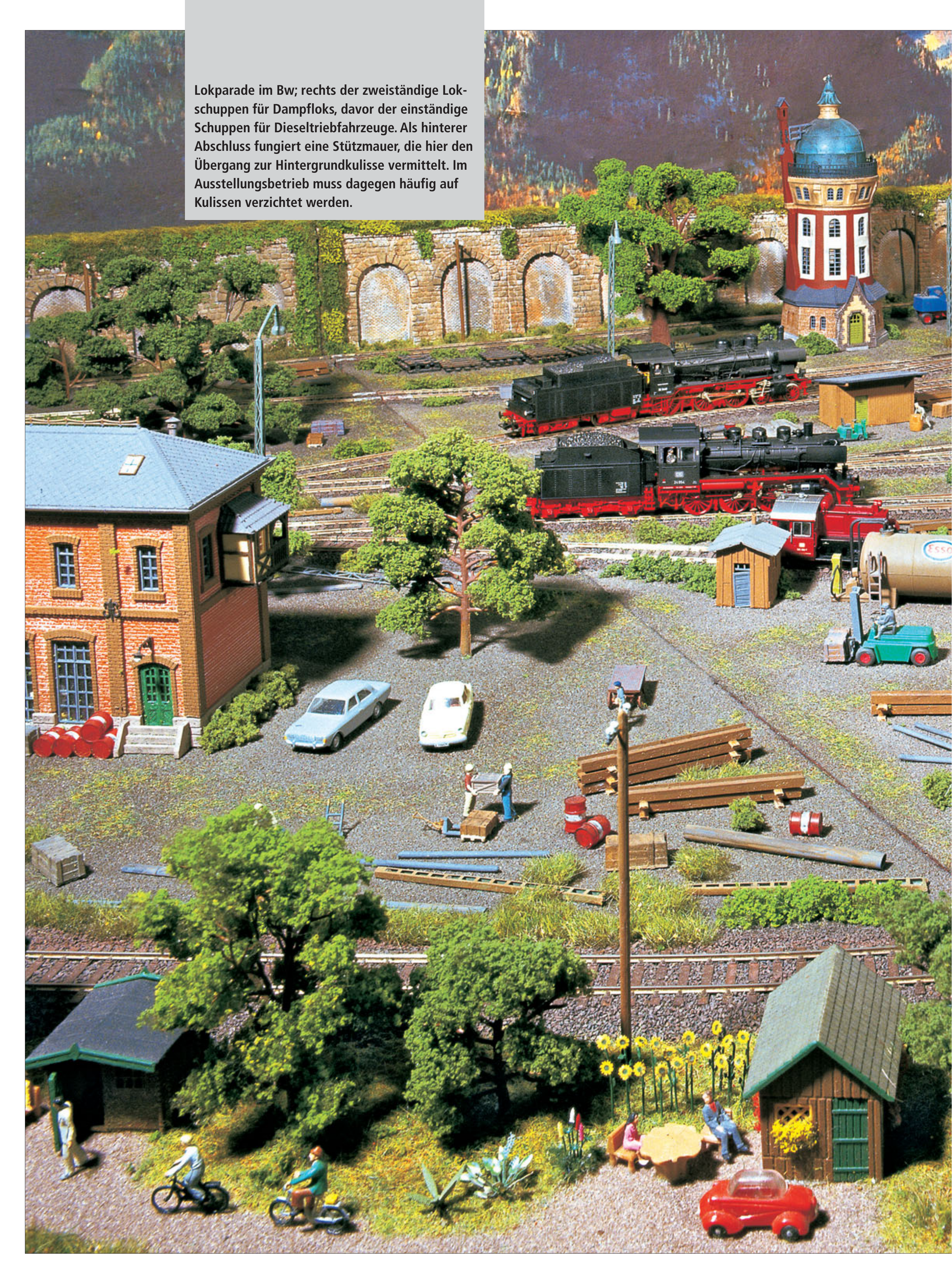
Am „Live“-Geschehen der Anlage Interessierte können Peter Beuth weiter auf Ausstellungen besuchen, denn als rühriger Rheinländer lässt er seine Schaffenswerke immer mal wieder öffentlich besichtigen. Wer sich indessen mittels Video informieren will, findet eine Reportage der Anlage in Modellbahn TV Ausgabe 9. Übrigens, seine nächste Anlage ist schon im Bau!

Ausstellung

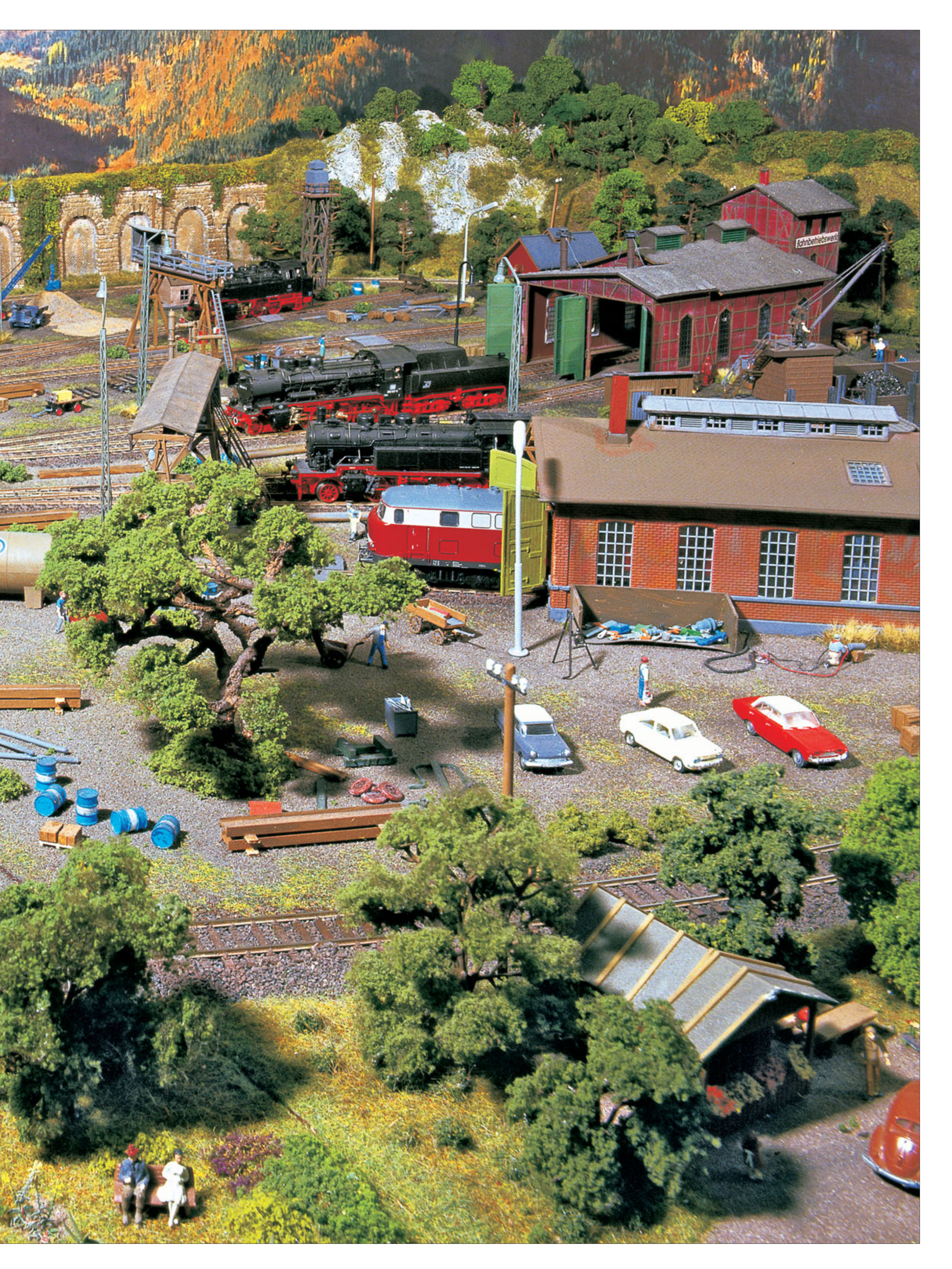
Übrigens, wer die große H0-Anlage von Peter Beuth einmal in natura erleben möchte, kann das z.B. im Rahmen der 10. Modellbautage der Lippstädter Eisenbahnfreunde tun. Die Ausstellung findet statt vom 1.-3. Oktober 2010 im Bürgerhaus der Stadt Anröchte.

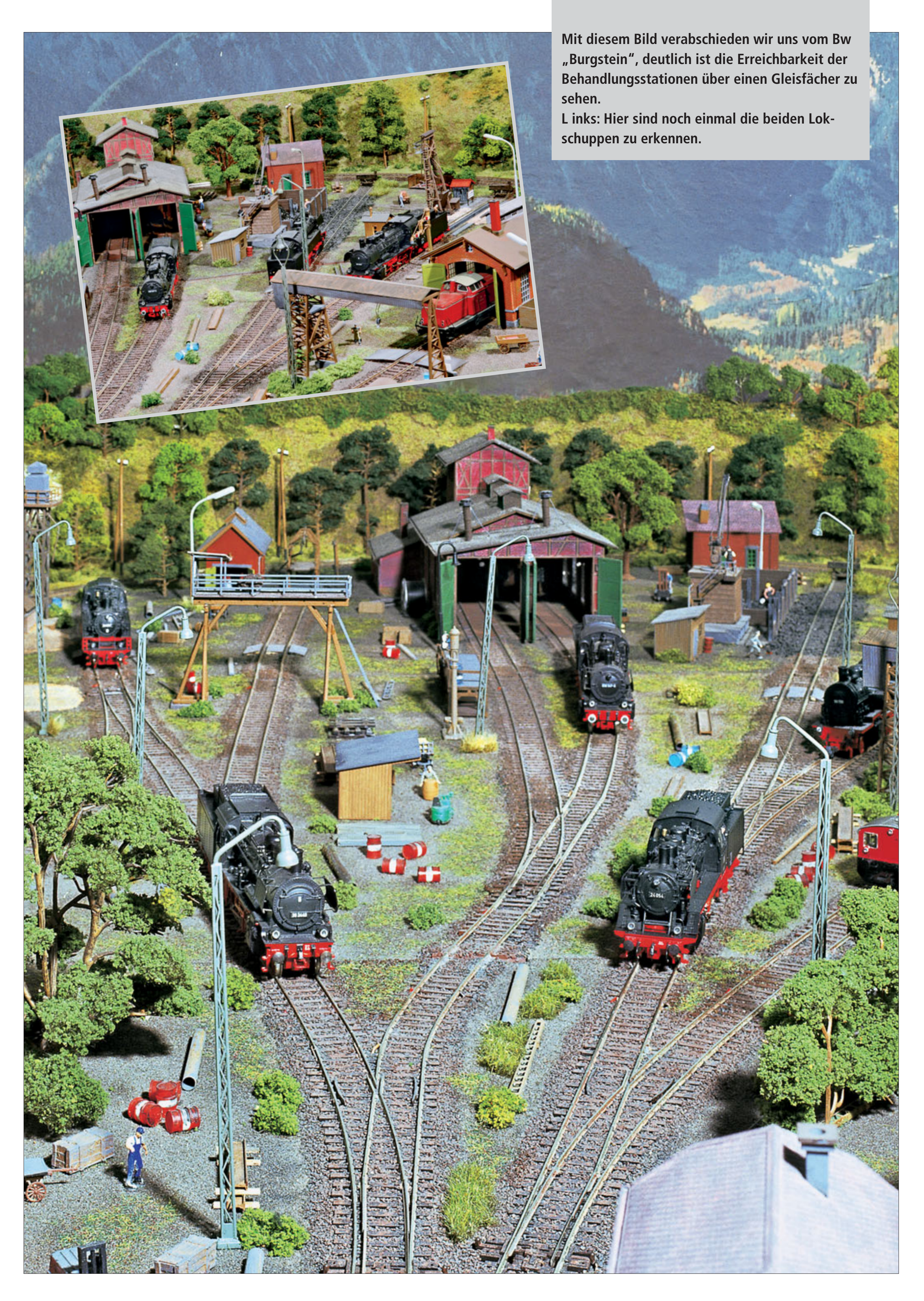


Hier noch einmal ein Blick auf das Rohrblasgerüst und das danebenstehende Kompressorenhaus. Dahinter der zweiständige Lokschuppen, der vornehmlich für das Abstellen von Dampflokomotiven verwendet wird.



Lokparade im Bw; rechts der zweiständige Lokschuppen für Dampfloks, davor der einständige Schuppen für Dieseltriebfahrzeuge. Als hinterer Abschluss fungiert eine Stützmauer, die hier den Übergang zur Hintergrundkulisse vermittelt. Im Ausstellungsbetrieb muss dagegen häufig auf Kulissen verzichtet werden.


Bahnbetriebswerk



Mit diesem Bild verabschieden wir uns vom Bw „Burgstein", deutlich ist die Erreichbarkeit der Behandlungsstationen über einen Gleisfächer zu sehen.
L inks: Hier sind noch einmal die beiden Lokschuppen zu erkennen.

Die neue Serie!

Viele authentische Details und Anregungen, hohe Seriosität, brillante Bild- und Tonqualität

Modell-Anlagen pur

Die erfolgreiche DVD-Reihe jetzt als Spezial:

Lassen Sie sich inspirieren vom schönsten Hobby der Welt! Erleben Sie jetzt unglaubliche Vielfalt mit traumhaften Anlagen.
Hagen von Ortloff und sein Team zeigen Ihnen sieben ausgewählte Modellbahnen zum Staunen und Genießen – u.a.:

Modellbahn mit „hängender Schlucht“
Der Eisenbahn-Enthusiast Dr. Taenzer lässt uns teilhaben an seiner großen Leidenschaft.

Winter im Erzgebirge
Perfekte Romantik in Weiß. Szenen aus einem Modellbahn-Wintermärchen!

Peterseck – Viel los in der Kleinstadt
Wie bekommt man viel Bewegung auf die Modellbahn? Mit unzähligen Überraschungen!



Moba-TV Spezial 1/2010:
50 Minuten Laufzeit
Best-Nr. 7700 • € 14,80



Mehr MobaTV (inkl. Infos zu allen lieferbaren Ausgaben) unter ***www.modellbahn-tv.de***

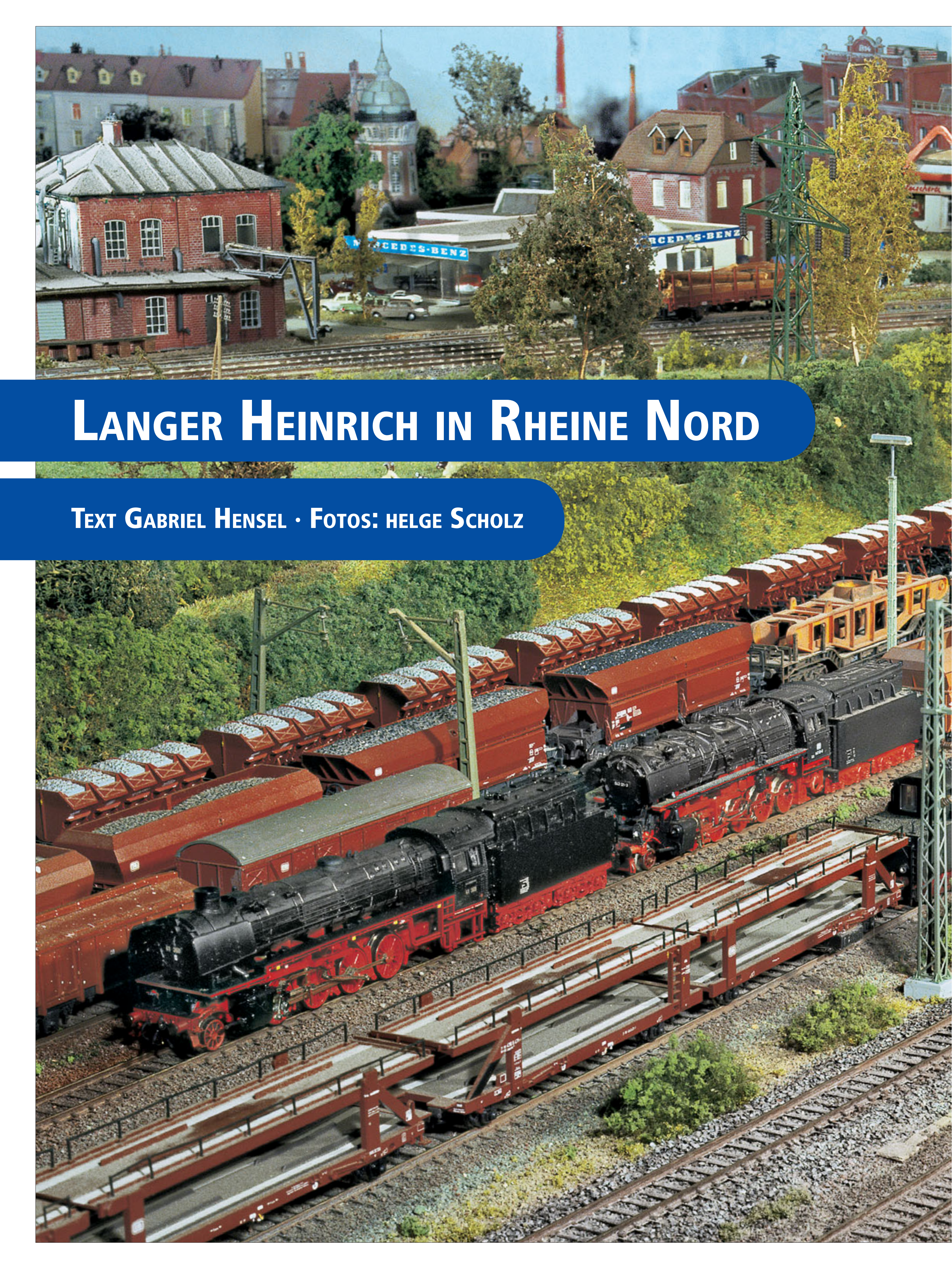


Vorbestellen direkt bei der Verlagsgruppe Bahn • Am Fohlenhof 9a • D-82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/53481-0 • Fax 08141/53481-100 • E-Mail bestellung@vgbahn.de



LANGER HEINRICH IN RHEINE NORD

TEXT GABRIEL HENSEL · FOTOS: HELGE SCHOLZ





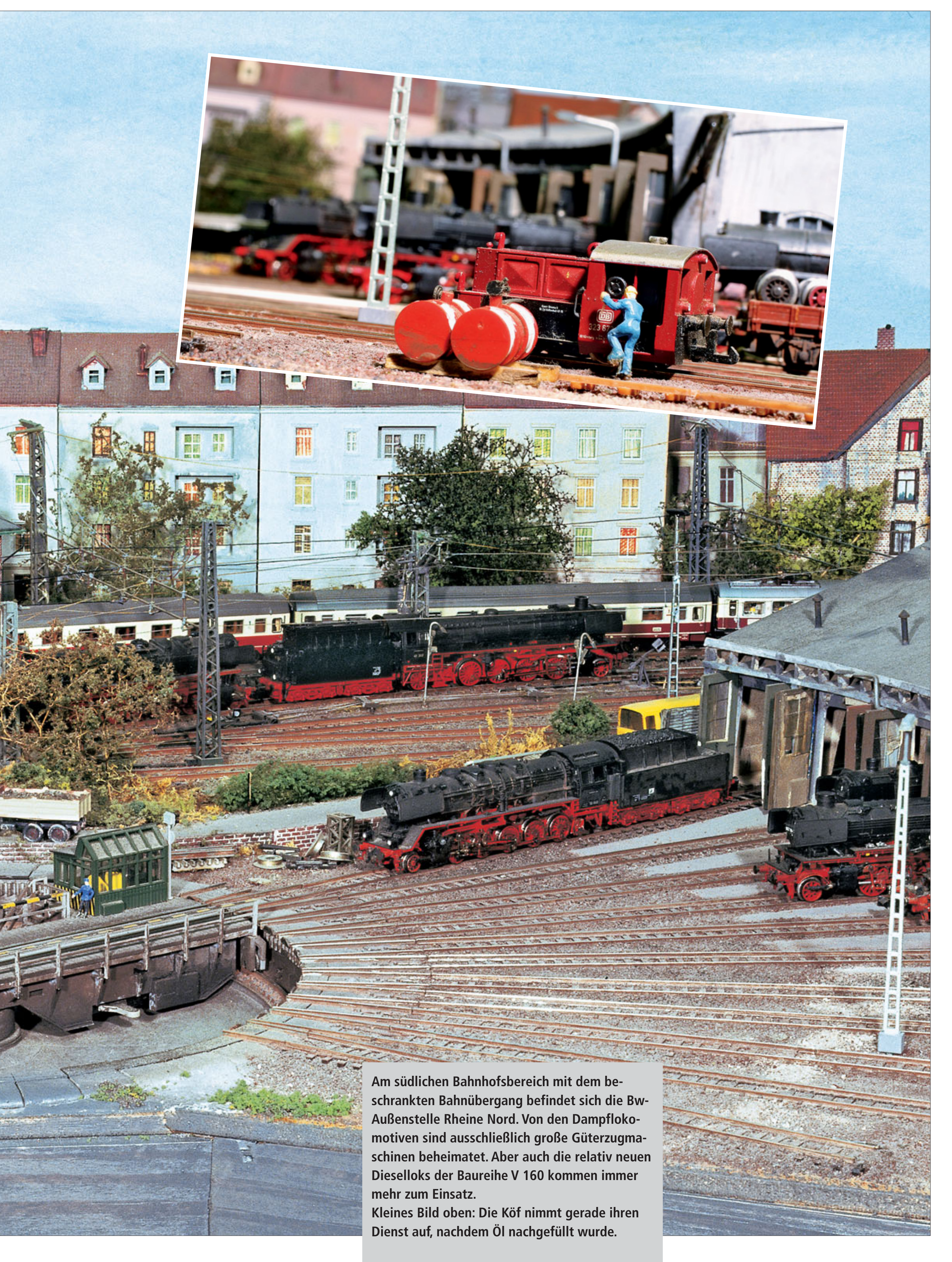
Der Rangierbahnhof Rheine Nord mit einfahrendem Erzzug „Langer Heinrich“. Typisch ist die Kombination aus BR 44 als Zuglok und BR 41 als Vorspann. Oben auf der Streckenüberführung nähert sich ein Nahverkehrszug dem kleinen Landbahnhof Wittmar. Das zwischen den Gleisen angeordnete Einheitsstellwerk entstand übrigens im Eigenbau.



Der Anlagenbetrieb ist gekennzeichnet durch authentischen Verkehr. Hier sehen wir den einfahrenden Schnellzug D 714 aus Emden, in Gegenrichtung fährt eine BR 044 mit einem Kesselwagenganzzug vorbei an der Bahnmeisterei auf ein Warteglеis. Der Fahrdienstleiter hat den Güterzug „auf die Seite" genommen, um einem schnelleren Reisezug die Strecke zuweisen zu können.


VTG
VTG


NECKERMANN
FRISEUR
Rheine-Nord



Am südlichen Bahnhofsbereich mit dem beschrankten Bahnübergang befindet sich die Bw-Außenstelle Rheine Nord. Von den Dampflokomotiven sind ausschließlich große Güterzugmaschinen beheimatet. Aber auch die relativ neuen Diesselloks der Baureihe V 160 kommen immer mehr zum Einsatz.
Kleines Bild oben: Die Köf nimmt gerade ihren Dienst auf, nachdem Öl nachgefüllt wurde.


Rheine – Nord
RnF



Die frühe Epoche IV hat es Gabriel Hensel besonders angetan. Die Jahre, als die große Zeit der Dampfloks sich ihrem Ende zuneigte, sollte auch im Modell dargestellt werden. Dabei waren die Dampfloks damals noch lange nicht verzichtbar. Im Gegenteil: 4000-Tonnen-Züge auf der Rollbahn nach Rheine lockten viele Eisenbahnfreunde in die norddeutsche Tiefebene. Der Bahnhof Rheine war damals das Mekka der Bahnfans, die die Öl-Jumbos und 012er noch erleben wollten. Vorbei! Doch hier können die Giganten der Schiene noch ein mal erlebt werden: Rheine-Nord in 1:160 ist nicht nur wegen der perfekten Detaillierung ein Genuss!

Der Baubeginn dieser Anlage liegt nun schon etwa 20 Jahre zurück. Davor sammelte ich wertvolle Erfahrungen mit einer nie vollendeten N-Anlage, welche noch deutlich größer war und seit 1974 in einem Kellerraum untergebracht war. Ein frei gewordenes gleichmäßig temperiertes Zimmer im Erdgeschoss meines Hauses führte dann aber zum Neubau der jetzigen Anlage.

Thema

Die letzten noch vorhandenen ölgefeuerten Dampfloks vor schweren Hauptbahnzügen auf der Emslandstrecke Rheine–Emden habe ich noch selber live erleben dürfen. Der Entschluss, etwas davon nachzubauen, wurde gefasst. Es wurde nun alles an Informationen, Bildern und Literatur von Rheine und der Emslandstrecke gesammelt, was mir für einen Nachbau wichtig erschien.

In den letzten Jahren des Plandampfbetriebes war ich mehrmals selber vor Ort. Nun ist es allerdings so, dass die weite flache Landschaft mit überwiegend schnurgerade verlaufenden Bahnstrecken nicht gerade modellbahnfreundlich umzusetzen ist. Andererseits bestand aber gerade darin für mich ein gewisser Reiz, mal etwas anderes als immer nur Hügel und Gebirgslandschaften zu planen und zu gestalten. Nach einer langen Planungsphase begann ich dann im Jahr 1990 mit der hier vorgestellten Anlage, die im Laufe der Jahre noch einige Male



Oben: Die Akkutriebwagen der Baureihe 515 und die Dieseltriebwagen 624/634 waren ständig in Rheine anzutreffen.
Oben links und links: Mitte der 70er-Jahre waren stets einige fotografierende Eisenbahnfans im Bf. Rheine anzutreffen, das Ende der 012 stand unmittelbar bevor.

Der Gleisplan der Anlage. Es handelt sich um die klassische Rundumanlage, die sich exakt in den Raum einfügt. Der dargestellte Zeitraum umfasst die frühe Epoche IV von 1968 bis 1977. Der Betrieb wird gespeist aus insgesamt drei Schattenbahnhöfen mit zusammen 38 Abstellgleisen (nicht alle dargestellt).



Links: Holzverladung im kleinen Landbahnhof Wittmar: Mit einem hydraulischen Greifer verlädt der Lkw-Fahrer das Holz direkt auf den Rungenwagen.

Rechte Seite oben: Das Vereinsheim des Kleingartenvereins vor den Bahnanlagen. Die vorbeibrummende 216 stört hier nicht im Geringsten – es sind ja alles Eisenbahner.



diverse Änderungen und Erweiterungen erfahren hat. Da ich auch auf E-Loks nicht verzichten wollte, konzentrierten sich meine Planungen auf den Bf Rheine, der seinerzeit bereits mit der in Salzbergen abzweigenden Strecke nach Bad Bentheim bis zur niederländischen Grenze, elektrifiziert war. So war und ist es möglich, alle Traktionsarten glaubhaft einzusetzen.

Ein Nachbau des Bahnhofs Rheine schied allerdings aus Platzgründen aus. Ich entwarf daher einen für mich passenden und funktionellen Gleisplan, sozusagen „Rheine light", der auch eine elegante Gleisführung aufweisen sollte. Einige nachgebaute Gebäude und viele Details sowie einige Gleisführungen sind im Bereich von Rheine, Salzbergen und entlang der Emslandstrecke so zu finden.

Das Betriebskonzept

Von Rheine Nord sind überwiegend die Zugfahrten mit vielen zusammengestellten Zuggarnituren, wie sie im Raum Rheine anzutreffen waren, im Einsatz. Auch der Erzzug „Langer Heinrich" mit zwei 043ern bzw. 042 u. 043 ist vorhanden, platzbedingt aber deutlich verkürzt. Dennoch kommt aber der Gesamteindruck überzeugend rüber, auch wenn mein „Langer Heinrich" es wohl nicht auf 4000 Tonnen bringt.

Betrieb nach Fahrplan ist möglich, je nach Zeit, Lust und Laune. Von Anfang an war aber klar, dass absolute Betriebssicherheit und vorbildgerechte Gestaltung für mich Priorität hatte. Also kamen sichtbare große Radien über 900 mm und ausschließlich schlanke Weichen zum Einsatz, was bis heute nicht nur der Betriebssicherheit zugute kam, sondern auch den Vorteil hat, dass ich alle meine Schlepptenderloks mit verkürztem Lok-Tenderabstand fahren kann. Das gilt auch für Wagen ohne KK-Kinematik, die es ja seinerzeit noch nicht gab. Ich habe viele noch vorhandene ältere Wagen einfach mit verkürzten Kupplungen selber kurzgekuppelt.



Auf lange Zufahrten und eine Gleiswendel im Untergrund zu den drei Schattenbahnhöfen mit insgesamt 40 Gleisen habe ich bewusst zugunsten der Betriebsicherheit verzichtet, ebenso auf eine Blocksteuerung. Daher befindet sich der Haupt-Schattenbahnhof auf der mittleren Anlagenzunge unter dem kleinen Landbahnhof Wittmar. Die gesamte Fläche darüber ist hochklappbar ausgeführt, um Wartungsarbeiten bequem durchführen zu können.

Steuerung

Ein im Schattenbahnhof gestarteter Zug ist nach kurzer Zeit schon sichtbar. Eine Reedkontaktschaltung sorgt dafür, dass jeder Zug sein angestammtes Gleis wieder einnimmt. Die Schaltmagnete sind jeweils unter dem letzten Wagen angebracht. Das klingt zwar altmodisch, funktioniert aber sehr zuverlässig – und das ist mir wichtig.

Die meisten Triebfahrzeuge habe ich mit Faulhaber-Motoren umgebaut, wobei diese Umbauten z.T. mit Getriebe-



Oben: Die Elektrifizierungsarbeiten der Emslandstrecke haben begonnen, in der Bahnmeisterei trifft man daher viele Bahndienstfahrzeuge an.

Links: Die Akkutriebwagen surrten im Betrieb nur ein wenig. Daher gab es hier für die Kleingartenanlage vor dem Gleisfeld keine Geräuschbelästigung. Aber wie gesagt: man ist ja ohnehin auch Eisenbahner …

Rechts oben: Die vier Schrankenbäume sind von Brawa und werden unterflur von einem Lemaco-Weichenmotor bewegt. Die Straßenfahrzeuge wurden von Hand bewegt …

Rechts: Im Hintergrund der Bahnanlagen ist Platz für ein wenig urbane Gestaltung. Hier der Busbahnhof am EG von Rheine Nord, dahinter das Postamt.

änderungen einhergingen. Denn der größte Teil der Gleisanlagen verläuft im Bahnhofsgelände und ich will dort die Züge mit vorbildgerecht langsamer Geschwindigkeit genießen.

Der angedeutete Rangierbahnhof auf der Anlagenzunge in der Raummitte dient nicht wirklich dieser Aufgabe, hier kann ich aber Güterzüge sichtbar





Am breiten Mittelbahnsteig rollt der 515 in Rheine-Nord ein. Wenn die Dame im Kostüm den Fahrplan noch lange studiert, wird sie wohl den Zug verpassen.

Unten: Das EG von Rheine Nord ist aus zwei Kibri-Bausätzen entstanden; typisch für die Gegend ist die Klinkerbauweise. Der 515 summt wieder weiter.





Der Erzzug muss heute einen Stopp einlegen, um einen Schnellzug aus Norddeich vorbei zulassen. Ein Triebwagen BR 634 wartet auf Abfahrt.

Unten: Das Gebäude auf dem breiten Inselbahnsteig ist im Eigenbau entstanden. Das Vorbild stand bis ca. 1977 im Bhf. Salzbergen.





abstellen und Loks wechseln. Ein wenig Rangierverkehr kann aber am Hafengleis und dem Anschlussgleis mit Stammholzverladung im kleinen Landbahnhof Wittmar betrieben werden.

Zusätzliche Abwechslung bringen die Fahrzeuge der Bahnmeisterei, welche sich am linken Bahnhofskopf von Rheine Nord befindet. Hier kann schon mal ein Turmtriebwagen oder ein kleiner Skl verkehren. Auch eine Stopfmaschine und ein Hilfswagen stehen zur Verfügung. Wie beim Vorbild wird es besonders interessant, wenn eines der Fahrzeuge einsatzbedingt als Sperrfahrt unterwegs ist.

Gleisbau

Vor 20 Jahren gab es leider nur Code-80-Gleismaterial, welches ich von Peco beschafft hatte. Für die Gleisentwicklung verwendete ich einige schlanke Modellweichen von Roco. Letztere kamen auch zusammen mit 15° Weichen in den Schattenbahnhöfen zu liegen. Als dann die Peco-Code-55-Gleise auf den Markt kamen, habe ich weite Teile meines Gleisfeldes umgebaut und Erweiterungen ausschließlich mit deisem Material ausgeführt.

Sämtliche Weichen werden mit langsam laufenden Motorantrieben bedient. Die Motorantriebe stammen von Lemaco (damaliger Vertrieb: Brawa) bzw. Fulgurex. Die Geräuschenwicklung dieser Antriebe sind bei reduzierter Betriebsspannung deutlich verringert.

Alle Gleise habe ich auf 3 mm dickem Schaumstoff, der wiederum auf 5-mm-Kork liegt, verlegt und eingeschottert. Ich habe damit eine sehr gute Geräuschdämmung erreicht. Es hat allerdings einige Mühe gemacht, die Gleise auf so weichem Untergrund sauber und eben zu verlegen.





Bahnsteigszene mit einfahrender 012. Ob die Reisenden wohl wissen, welche hochwertige Lok da ihren Zug befördert?

Links: Der 515 wartet auf die Ankunft der Züge aus Münster und Emden, um den Reisenden Umsteigemöglichkeiten zu bieten. Damals war das alles noch eine einheitliche Bundesbahn und keine Aufteilung in unterschiedliche Firmen wie Fernverkehr und Nahverkehr. Der Asphaltbelag auf Bahnsteigen und Straßen wurde mit feinstem Schleifpapier nachgebildet.

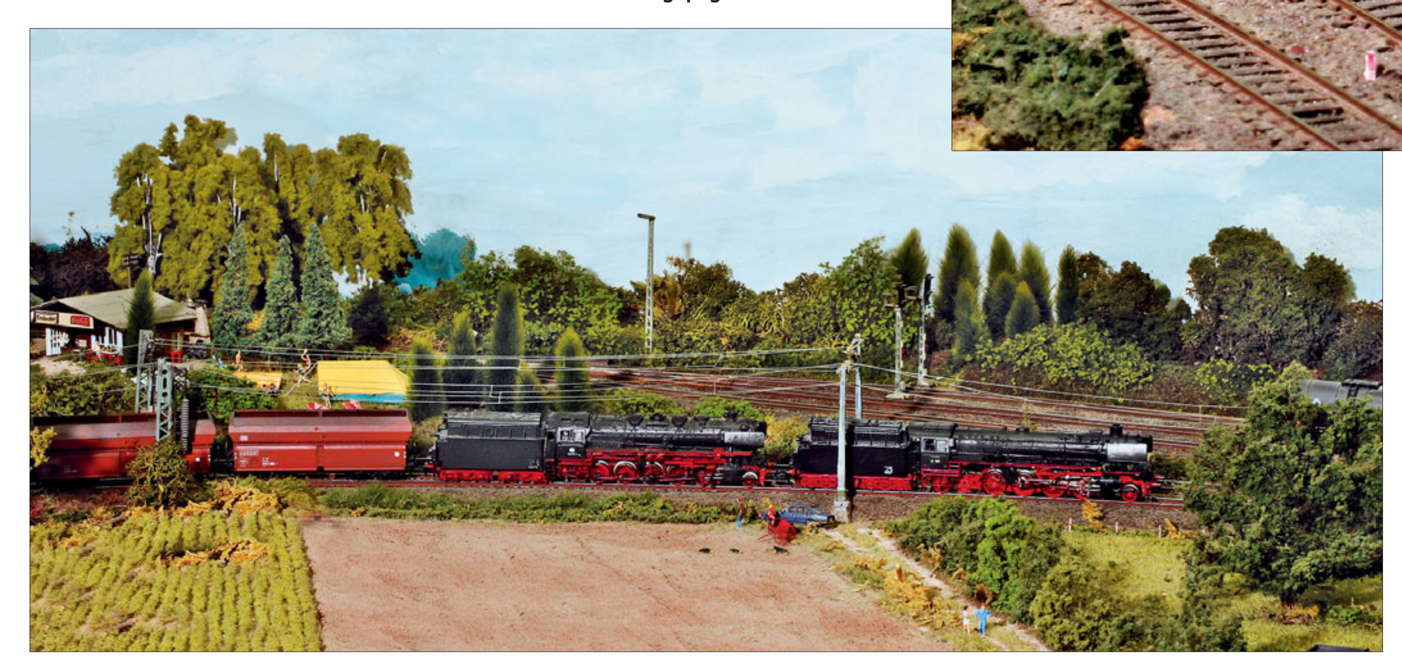
Unten: Hier treffen der Eilzug aus Münster und der D-Zug aus Emden gleichzeitig in Rheine Nord ein, sie sind jeweils mit 012 bespannt. Diese starken Dreizylinder-Lokomotiven wurden also auf ihre letzten Tage auch in niederen Diensten eingesetzt.



Der Erzzug erreicht Rheine-Nord. Die beiden Lokführer haben längst den Regler geschlossen, denn nun heißt es erst mal abwarten, bis die schnelleren Züge vorbei fahren. Wer hätte damals gedacht, dass 41 360 noch viele Einsatzjahre als Museumslok vor sich hat?

Rechts: Der Erzzug rollt gemächlich kurz vor dem Ausfahrtsignal aus. Bislang umlagern die Fotografen nur die 012er; Güterzugmaschinen bleiben vom Ansturm noch verschont.

Unten: Der Erzzug inmitten von Feldern und Wiesen, kurz vor Rheine-Nord. Nicht weit weg vom Bahnhof ist die Landschaft schon durchaus landwirtschaftlich gepägt.



Geschottert habe ich mit unterschiedlichen Echtsteinmaterialien verschiedener Hersteller nach der bekannten Weißleim-Spülmittel-Methode. Der vielfach befürchtete Glanzeffekt des glasklar getrockneten Weißleims kam bei mir nicht zum Tragen, da ja ohnehin alle Gleise farblich nachbehandelt werden mussten.

Oberleitung

Die gesamte Fahrleitung habe ich funktionslos gebaut, da ich eine feine filigrane Ausführung angestrebt hatte. Die Masten sind von Sommerfeld und Arnold, einige wurden für Doppelausleger umgebaut und in der Höhe verlängert, um auch die Halter mit der Speiseleitung nachzubilden zu können. Früher gab es leider nur eine Höhe von Turmmasten, später entdeckte ich dann, dass sich die Sommerfeld TT-Masten ebenfalls sehr gut für hohe Masten eines viele Gleise überspannenden Quertragwerks eignen. Die TT-Masten entsprechen nämlich sonst genau der N-Ausführung.



Die E 19 war um 1970 für kurze Zeit in Hagen Eck. stationiert und kam seinerzeit bis nach Münster. Das schöne Fleischmann-Modell darf daher auch in Rheine-Nord mitwirken.



Während der Eilzug aus Münster einfährt, muss sich das Personal auf den Erzzugloks noch ein wenig gedulden, bis sie weiterfahren dürfen. Vor der 012 ist ein selbst gebautes Zwergflügelsignal zu erkennen.





Oben: Blick zum Rundschuppen des Bahnbetriebswerkes. Offensichtlich herrscht hier gerade Sonntagsruhe.

Nach und nach zieht auch die Dieseltraktion in das Bw ein. „Rote Brummer – rote Pest" nannten die Eisenbahnfreunde diesen Teil des Strukturwandels damals.

Als Fahrdraht und Tragseil hatte ich anfangs den Gummifaden von Arnold verwendet, ein kurzes Stück davon existiert noch immer. Das Tragseil hatte ich mit S-förmig gebogenen Drahthängern mit dem Fahrdraht verbunden. Die verschieden langen Hänger habe ich aus dem Draht einer alten Spule hergestellt. Insgesamt eine sehr fummelige Arbeit, aber das Ergebnis konnte sich sehen lassen. Irgendwann hatte ich dann den feinen Gummifaden von Weinert entdeckt und für die weitere Elektrifizierung verwendet, was sich später leider als Fehler herausstellte. Diese Fäden sind nicht alterungsbeständig; schon nach ca. fünf bis sechs Jahren dehnten sie sich immer mehr und hängen nun durch,oder zerbröseln bei der leichtesten Berührung. Außerdem sind sie so fein, dass man sie eigentlich kaum sieht.

Nun experimentiere ich mit Fahr-„drähten" aus Nähgarn. Bisher bin ich mit diesem Material ganz zufrieden, muss aber noch so einige Bereiche damit überspannen, was nun leider bei fertig gestalteter Umgebung nicht einfach ist. Man will ja schließlich nichts mehr kaputt machen …



Eine 50 mit Schürze ist für den nächsten Einsatz auf die Drehscheibe gerollt.

Kurz bevor 50 849 sich zum Dienst meldet, wurde im Bw noch Bremssand aufgefüllt. Am Nachbargleis zeigt sich bereits die Versorgungseinrichtung der roten Konkurrenz: eine Zapfsäule.





Eine Station weiter wurden Wasser und Kohle gebunkert. Der Regelspurbekohlungskran entstand im Eigenbau, für die kleine Bw-Außenstelle reicht er völlig aus, da hier überwiegend Ölloks behandelt werden.

Fahrzeuge

Hier liegt mein Schwerpunkt bei den Dampfloks 012, 023, 042, 043, 044, 050-053 und allen Fahrzeugen, welche im Zeitraum von etwa zehn Jahren, also von 1967 bis 1977, im Raum Rheine im Einsatz waren. Betrieblich kann ich also auch mal in die späten 60er-Jahre gehen und zur Abwechslung auch „frühere“ Dampfloks einsetzen, wie z.B. die Baureihen 01, 03, 10, 93 und als betriebliche Besonderheit die Mindener 18.3 und 45 010, welche als Bremslok auf der Emslandstrecke unterwegs war. Letztere habe ich auf Basis der Trix-45 umgebaut.

An Dieselloks kommen die üblichen „Brummer“ zum Einsatz, als da sind 212, 216, 218, 220, 221 und 260 – alle vorzugsweise in Altrot. Unter Fahrdraht verkehren die Einheitselloks 110, 140, 141, 150 und auch die Altbauelloks 119 und 104. Letztere gibt es leider noch nicht in N, sie wird bei mir zurzeit durch eine 117 vertreten. Die Dieseltriebwagen 624/634 habe ich aus den Fleischmann 614 selber gebaut, einen Bericht dazu gab es in MIBA 04/2003.

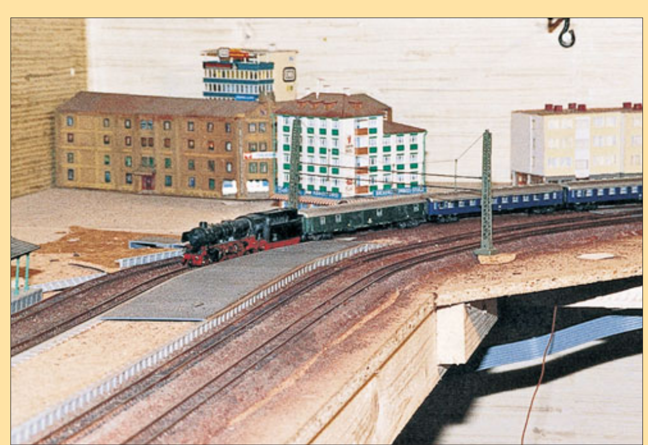
Mitte der Siebzigerjahre kamen dann auch schon blau/beige lackierte Fahrzeuge in diese Gegend, die auch bei mir anzutreffen sind. Grundsätzlich fahre ich aber epochenrein; dank ausreichender Speichergleise in den Schattenbahnhöfen ist das problemlos möglich.

Zusätzlich zu den Lokomotiven der Bundesbahn kommen noch die Züge der Bentheimer Eisenbahn durch Rheine Nord. Die Dieselloks dieser Bahngesellschaft habe ich zum einen selber gebaut, zum anderen aus einer Trix-MaK sowie der Arnold-V 65 umdekoriert – allerdings nicht ganz authentisch nach den Vorbildern. Doch auch, wenn das eine oder andere letzte Detail an diesen Exoten nicht ganz stimmen sollte, sind die Modelle doch eindeutig als Maschinen der BE erkennbar.

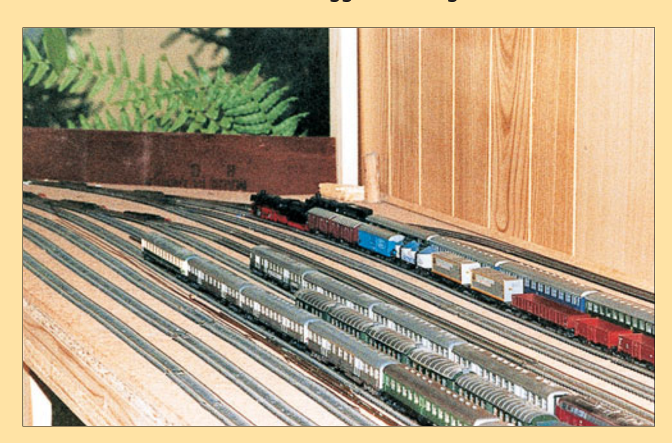
Fast alle Triebfahrzeuge habe ich umgebaut, verfeinert und gealtert, ebenso einen Großteil der Reise und Güterzugwagen. Auch den Rest werde ich mir im Laufe der Zeit noch vorknöpfen, um bei den Zügen ein einheitliches Erscheinungsbild zu erhalten.

Landschaft und Gebäude

Hier habe ich mit allen auf dem Markt befindlichen Materialien versucht, die typische Landschaft des Emslandes darzustellen. Bäume habe ich überwiegend selbst aus Seemoos und Naturmaterialien hergestellt. Das Gewässer im Kanalhafen habe ich mit der Seefolie von Faller dargestellt, Kaimauer, La-

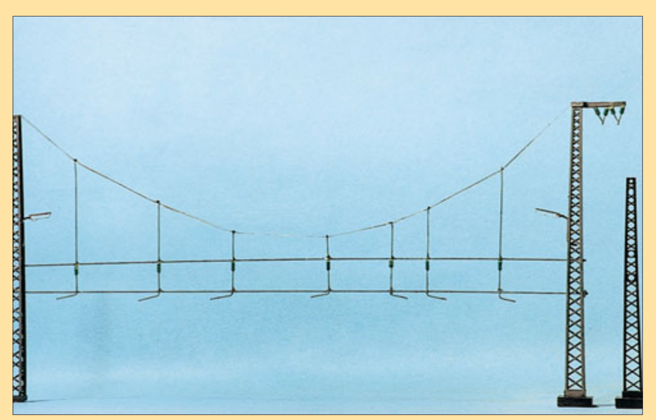


Bilder aus der Bauphase: Der rechter Bahnhofsbereich im Rohbau mit einer Gebäudestellprobe.
Unten: Der erste Schattenbahnhof ist fertig gestellt und bereits mit den ersten authentischen Zuggarnituren gefüllt.





Der linke Bahnhofsbereich. Erste Testfahrten sind nach der bereits erfolgten Einschotterung der Gleise unerlässlich.
Unten: Turmmastenvergleich von Sommerfeld, das große Quertragwerk mit TT Masten (s. Haupttext)



gerschuppen und Schiffe sind von Artitec.

Das Empfangsgebäude von Rheine Nord und viele weitere Gebäude sind durch Kitbashing oder im Eigenbau entstanden, da es von den Herstellern nur sehr wenige Bausätze mit den für die Gegend typischen Backstein-/Klinkerwänden gibt. Hier habe ich verschiedene Methoden angewandt, meistens Karton und Kunststoffplatten verwendet. Für das Einheitsstellwerk im Rangierbahnhof habe ich z.B. Klinkerplatten von Peco verwendet.

Der Lokschuppen ist dem von Rheine Rangierbahnhof nachempfunden, allerdings nur sechsständig. Für das mit Teerpappe gedeckte Dach habe ich feines 600er-Schleifpapier verwendet, dessen Oberfläche sehr feinkörnig ist und auch gleich den typischen, leichten Glitzerffekt der Dachpappe mitbringt.

Der Regelspurbekohlungskran ist ebenfalls selber gebaut. Ein solcher Kran war auch im Bw Rheine Rangierbahnhof im Einsatz.

Details

Soweit möglich habe ich alles mögliche an Details nachgebildet, um eine stimmige Optik zu erreichen. Hierzu gehören z.B. auch die Kabelkanäle zwischen den Gleisanlagen, Grenzzeichen, Fernsprecher, km-Schilder, Mastrafos und

Typischer Bauernhof im Emsland mit selber gebautem Stallgebäude.
Rechts: Hoffentlich haben Hund und Herrchen die Schafe so nahe am Bahndamm unter Kontrolle …
Unten: Zugbegegnung in einer weiten Kurve der Emslandstrecke.









Im Rangierbahnhof wuselt die 260 emsig hin und her. Warum sie aber einen leeren Rungenwagen unter dem Ladmaß hindurchschiebt, weiß wohl nur der Lokführer …

Links: Überblick über die rechte Seite des Rangierbahnhofs. Die Ausfahrt liegt unter der Münsteraner strecke. Gleich daneben befinden sich die Hafengleise.

Linke Seite unten: Gleich mehrere Züge stehen zur Ausfahrt bereit. Der Fahrdienstleiter im Stellwerk hat sicher alle Hände voll zu tun.

Unten: Der linke Teil des Rangierbahnhofs verschwindet unter der großen Straßenbrücke. Von hier gehen die Gleise direkt in einen der Schattenbahnhöfe. In gewisser Weise dient auch der Rbf als Speicher für Güterzüge.



Gleisfeldlampen an den Oberleitungsturmmasten oder das Zwergflügelsignal mit Motorantrieb, die Ampelanlage, Parkuhren, Fahrradständer usw. Fast alles ist selber gebastelt. Bei einigen Pkws habe ich Türen oder Kofferraumklappen geöffnet, einige sogar komplett selber gebaut, u.a. den Mähdrescher und andere Landmaschinen vor der Werkstatt.

Für die meisten Figuren habe ich Preiser-Rohlinge beschafft und selber bemalt sowie umdekoriert, wie die fotografierenden Eisenbahnfans, die man zum Ende der Dampfzeit überall an der Emslandstrecke finden konnte. Ich war ja schließlich selbst mal einer von ihnen …

Anlagensteuerung

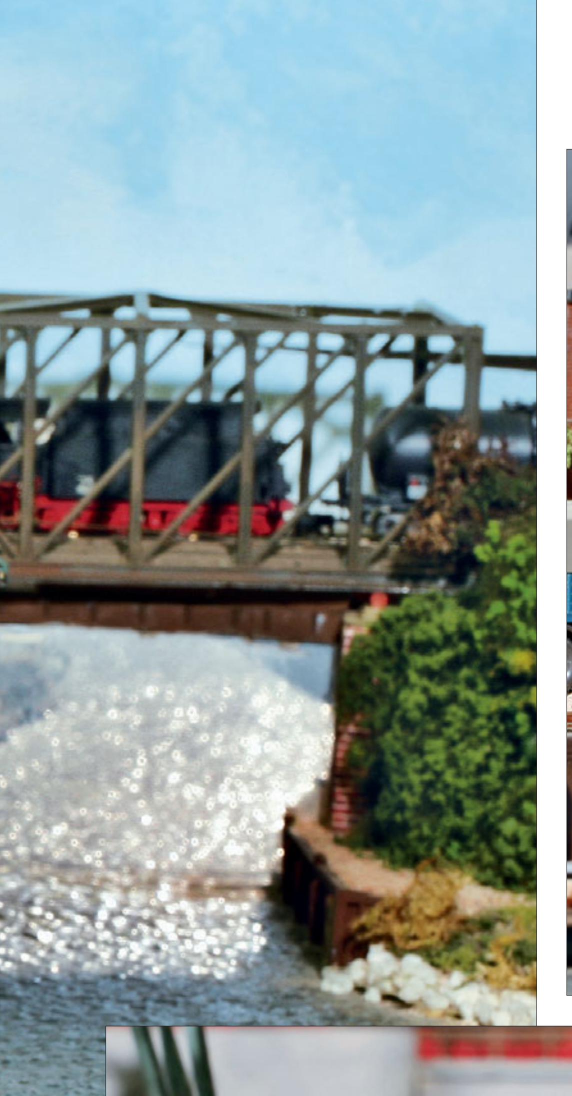
Wie schon erwähnt, betreibe ich alles analog. Vom selber gebauten Gleisbildstellpult werden alle Weichen und abschaltbare Gleise übersichtlich gestellt. Verschiedene elektronische Fahrregler können per Z-Schaltung den diversen Streckenabschnitten und Bahnhofsgleisen zugeschaltet werden.

Das mag heute dem einen oder anderen Leser vorsintflutlich erscheinen, doch der störungsfreie Betrieb spricht für sich. Und die elektronischen Fahrregler steuern die Glockenankermotoren mit völlig glattem Gleichstrom an, was zu sehr ausgewogenen Fahreigenschaften führt. Vielleicht wird die

Neben der Einfahrt in den Rangierbahnhof liegt der kleine Kanalhafen, der von einer Bahnlinie überquert wird. Die 265 hat eine Garnitur G-Wagen an das Ladegleis gestellt.

Den Rangierdienst auf den Hafengleisen übernehmen aber kleinere Loks. Eine Köf hat heute Dienst am Kanalhafengleis.

Rechts: Im Hafen wird ein Lastkahn erwartet, der Schlepper macht den Umladeplatz am Kai frei.




323 673-4





Der historische Rheingold mit BR 18.3 auf Sonderfahrt. Die Wagen der Kölner Eisenbahnfreunde sind beim Publikum sehr beleibt. Recht wertvoll ist auch die 18.3: Beim Vorbild als betriebsfähige Museumslok und im Kleinen als Handarbeitsmodell von Lemaco.
Im normalen Betrieb haben aber die moderneren Züge längst die Herrschaft übernommen. Ein InterCity mit 103 durcheilt am Bahnübergang den Bahnhof Rheine-Nord.
Unten: V 200 vor einer Popwagengarnitur. Auf dem Campingplatz im Hintergrund dürften es eigentlich nur Eisenbahnfans aushalten …





Zu den modernen Fahrzeugen zählen auch die Lokomotiven der Bentheimer Eisenbahn. Hier entstand auf Basis einer MaK-Type eine BE-Maschine durch Umlackierung und Umbeschriftung.



nächste Anlage mal digital gesteuert – falls es eine nächste geben wird …



Triebwagen BR 624 hält in Wittmar, hier ein Exemplar mit noch vorhandener Stirnübergangstür.

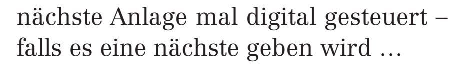
Links: Ein leerer Rungenwagen wird zur Holzverladung bereitgestellt.

Ein Eilzug mit BR 03.10 durcheilt Wittmar ohne Halt.



Fazit

Seit dem Kindesalter wurde mir das Talent zum Malen und Basteln zuteil, bzw. mit in die Wiege gelegt, was für Bau und Gestaltung der Modellbahn sehr zum Vorteil ist. Ebenso brachte mir ein fast lückenloses Studium der MIBA ab ca. 1972 viele Anregungen und wertvolle Tipps. Die Anlagen von Rolf Ertmer z.B. hatten für mich nahezu eine Vorbildfunktion.



So sind im Laufe der Jahre durch Übung und Erfahrung die Ansprüche ständig gewachsen. In den letzten Jahren kamen von vielen Zubehörherstellern auch immer schönere Produkte auf den Markt, sodass die vorbildnahe Gestaltung der Landschaft immer einfacher und überzeugender wurde.

So bleibt es nicht aus, dass ich immer wieder Möglichkeiten zum Verbessern und Erweitern der eigentlich „fertigen“ Anlage finde. Insgesamt bin ich zu dem Schluss gekommen, dass eine detaillierte Anlagengestaltung auch in der „kleinen Baugröße“ N durchaus möglich ist. Den unbestrittenen Platzvorteilen stehen jedenfalls meiner Erfahrung nach keine Nachteile bei der Detailgestaltung gegenüber. *Gabriel Hensel*

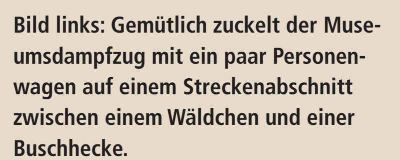
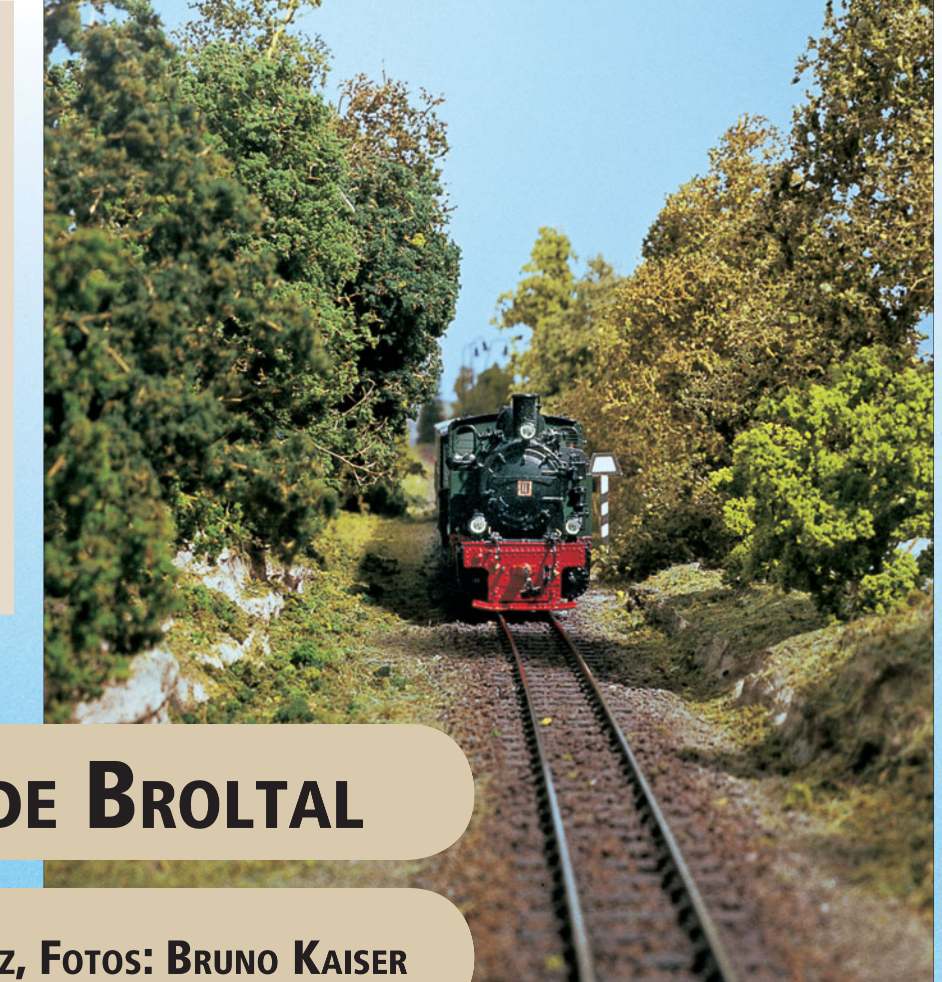


Bild links: Gemütlich zuckelt der Museumsdampfzug mit ein paar Personenwagen auf einem Streckenabschnitt zwischen einem Wäldchen und einer Buschhecke.

Großes Bild: Zu Zeiten des regulären Bahnbetriebs wickelten auch Triebwagen den Personenverkehr ab. So wartet der Triebwagen 52 im Bahnhof Burgbrol auf Fahrgäste. Das fehlende „h“ im Bahnhofsnamen hat eine besondere Bewandtnis, wie der Erbauer zu berichten weiß.

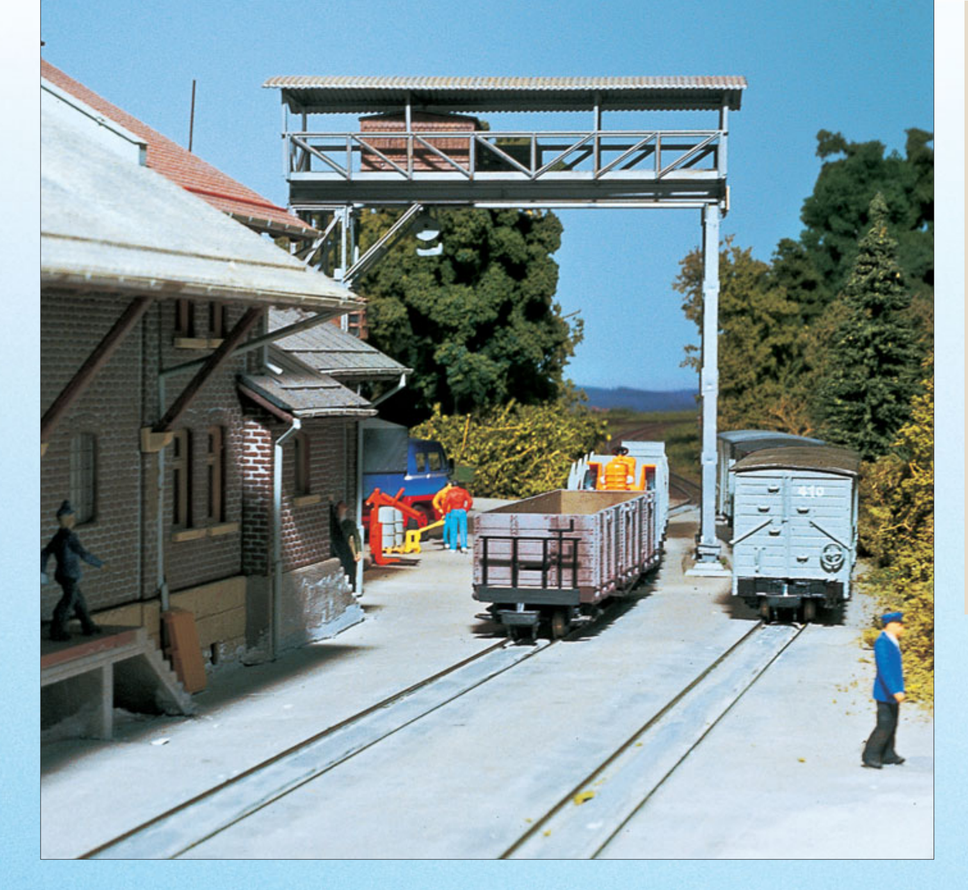


Durchs wilde Broltal

Text: Wolfgang Schmitz, Fotos: Bruno Kaiser



In Niederoberzissen ist mit dem Steinwerk „Rheinische Phonolith-AG“ der größte Bahnkunde angesiedelt. Niederoberzissen gibt es bei der echten Brohltalbahn nicht. Die Diesellok entstand aus Bemo-Modell V 51 und dem Umbausatz von Udo König aus Jever.



Im „Güterbahnhof" von Burgbrol stehen zwei Gleise für Ladetätigkeiten zur Verfügung. Das Gleis unter dem Bockkran kann auch mit aufgeschemelten Güterwagen bedient werden.

Großes Bild: Auch wenn zunehmend Lkws den Güterverkehr übernehmen, so sind doch noch immer Güterzüge im engen Broltal unterwegs. Gerade dampft ein Güterzug vom Fiddleyard (aus Richtung Brohl) kommend durch das Broltal und erreicht gleich den Bahnhof Burgbrol.



Der große Güterschuppen bietet ausreichend Platz für einen umfangreichen Güterverkehr. Kleinlaster bedienen das Umland der Bahn und versorgten früher viele kleinere Bahnkunden. Der Kessel dient als Heizöllager und ist ausschließlich über die Straße zu erreichen. Der Museumszug dampft das Tal hinunter und wird gleich im Fiddleyard der Modulanlage verschwinden.

Wer den Nachbau einer real existierenden Bahnstrecke in Erwägung zieht, ist mit einer Anlage aus Modulen und Segmenten gut beraten. Auf diesen hat Wolfgang Schmitz in Anlehnung an die schmalspurige Brohltalbahn seine Broltalbahn ohne „h“ umgesetzt. Lassen Sie sich zu einer Fahrt ins wilde Broltal einladen.

Für alle vom Eisenbahnvirus Infizierten gibt es in der Regel kaum Chancen auf eine Heilung. Es wäre auch müßig, über die Hintergründe dieser seltamen Erkrankung zu philosophieren oder gar eine Heilung in Erwägung zu ziehen. Geben wir uns doch einfach der Beschäftigung mit der Eisenbahn in Vorbild und Modell hin und genießen das interessante und entspannende Hobby.

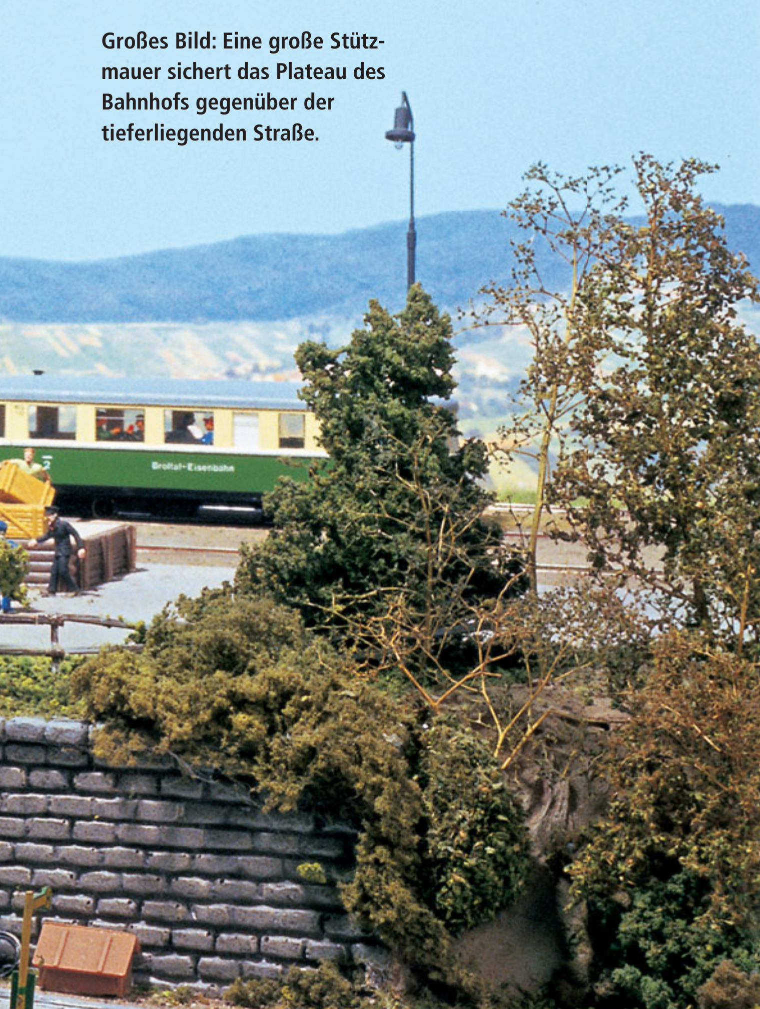
So unterschiedlich die Infizierung im Einzelfall ist, so verschieden ist doch der spezifische Verlauf der Modellbahnerei. Der eine hat an der Bahn gewohnt, der andere Eisenbahner in der Familie gehabt und den Dritten faszinierte das „Stahltier“, das alle Sinne gleichzeitig zu vereinnahmen schien. Mancher hat als kleiner Junge sehnsüchtig vor dem Schaufenster gestanden, aber die Modelleisenbahn blieb unerreichbar, weil sie angesichts des elterlichen Einkommens für die damaligen Verhältnisse unerschwinglich war.

Während meiner Kindheit war der Wunsch nach einer Modelleisenbahn für einen Jungen selbstverständlich. Nach dem Desaster mit einer Batteriebahn, die nie richtig funktionieren wollte, gab es eine „echte“ elektrische Modelleisenbahn von Märklin. Sie bescherte mir über eine lange Zeit sehr viel Spaß. Doch die Lektüre der MIBA und anderer Publikationen brachte die Erkenntnis, dass es noch viel mehr Möglichkeiten gab, sich mit der Miniaturbahn zu beschäftigen. So war es für mich wegweisend, dass man mit dem, was die Industrie anbietet, kreativ umgehen kann. Auch soll es Leute geben, die selbst an teuren Loks die Säge ansetzen, um eine spezielle Variante zu bauen oder etwas völlig Neues daraus zu machen.

Nun gab es in meinem persönlichen Umfeld nicht nur die Deutsche Bundesbahn. Viele verschiedene Bahnstrecken wie die Überlandbahn nach Bonn samt den dortigen Straßenbahnen, die Köln-Bonner Eisenbahnen und auch die Zahnradbahn auf den Drachenfels, waren anzutreffen. Auch die 785-mm-spurige Rhein-Sieg-Eisenbahn existierte zu meiner Kinderzeit noch; gesehen habe ich davon allerdings nur einen Schienenstrang neben der Landstraße, ohne dass ein Zug gekommen wäre. Ob

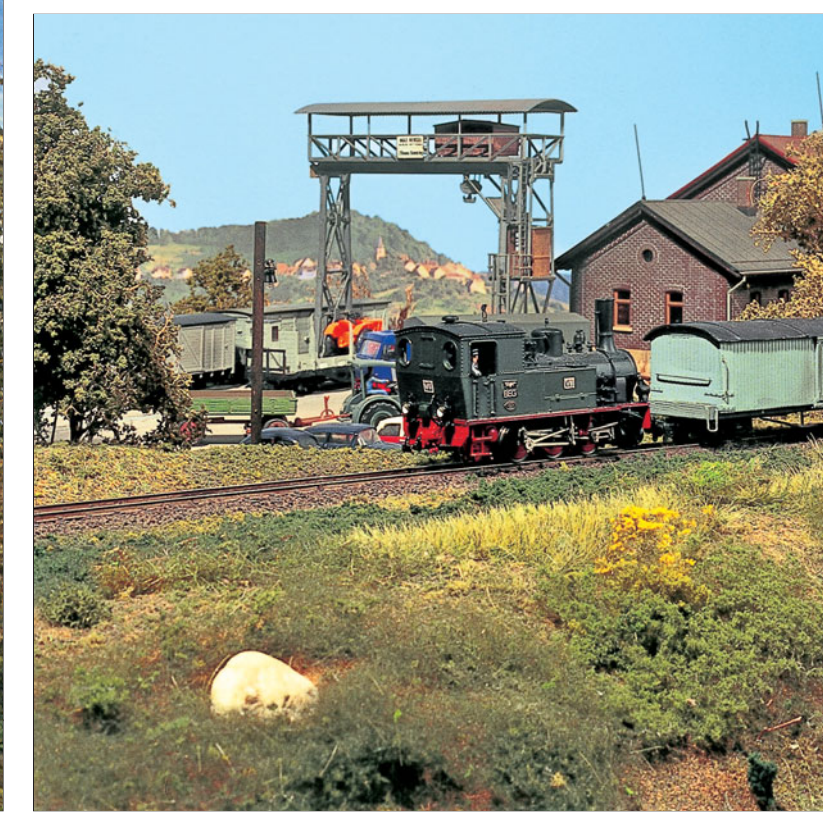


Großes Bild: Eine große Stützmauer sichert das Plateau des Bahnhofs gegenüber der tieferliegenden Straße.



Eine der modernen Dieselloks holt die offenen Güterwagen mit ihrer Ladung aus dem zweiten Ladegleis. Die Ladung soll mithilfe des Bockkrans auf Lkws umgeladen werden.

Bild unten: Bei der Broltalbahn im Modell machen sich entgegen der Brohltalbahn als Vorbild auch C-gekuppelte Loks nützlich.



das genügt hat, mich zur Schmalspur zu bringen, kann ich nicht mit Bestimmtheit sagen.

Der Weg zur Schmalspur

Meine „Karriere“ als Modellbahner führte zunächst von Märklin zur Straßenbahn. In einer MIBA der Siebzigerjahre wurde die Anlage von Günter Ziebarth vorgestellt, auf der motorisierte Wiking-Bahnen und Eigenbauten fuhren. Das hatte mich so nachhaltig beeindruckt, dass ich selber damit begann, Straßenbahnen für das 9-mm-Gleis zu bauen.

Eine geplante Anlage wurde allerdings bis auf einen Betriebshof nie fertig. Einerseits störte mich zunehmend die Unmaßstäblichkeit der Fahrzeuge und andererseits hatte ich mittlerweile Kontakte zu einer Schmalspurgruppe der Modellbahnfreunde Köln. Sie betrieben auf der riesigen Clubanlage unter dem Dach des Bahnhofs Köln-Deutz die „Südbadische Eisenbahngesellschaft“. Hier gab es nicht nur langsam und gut laufende Fahrzeuge, sondern auch einen vorbildgerechten Betriebsablauf. Und das alles wurde mit hohem Eigenbau- und Umbauanteil realisiert.

So kam es, dass ich meine Modellbahnaktivitäten auf die Schmalspur konzentrierte. Damals gab es noch nicht viel zu kaufen und so schien es mir sinnvoll zu sein, H0e mit der Spurweite von 9 mm zu wählen. Ein wichtiges Argument für diese Entscheidung war die Möglichkeit, aus dem N-Bahn-Sortiment Fahrgestelle und andere Dinge zu verwenden. Hinzu kam, dass die 9-mm-Gleise für mich einfach „schmalspuriger“ aussahen als Gleise mit 12 mm. Ob ich heute auch noch so entscheiden würde, weiß ich nicht, aber ich habe eine Menge Freunde, deren H0e-Module sich mit meinen kombinieren lassen. Und somit hat sich die Wahl der Spurweite seit über zwanzig Jahren bewährt.

Vom Vorbild zum Modell

Die nicht weit von meinem Wohnort gelegene und auch heute noch erfreuli-



Kämpenich Ost





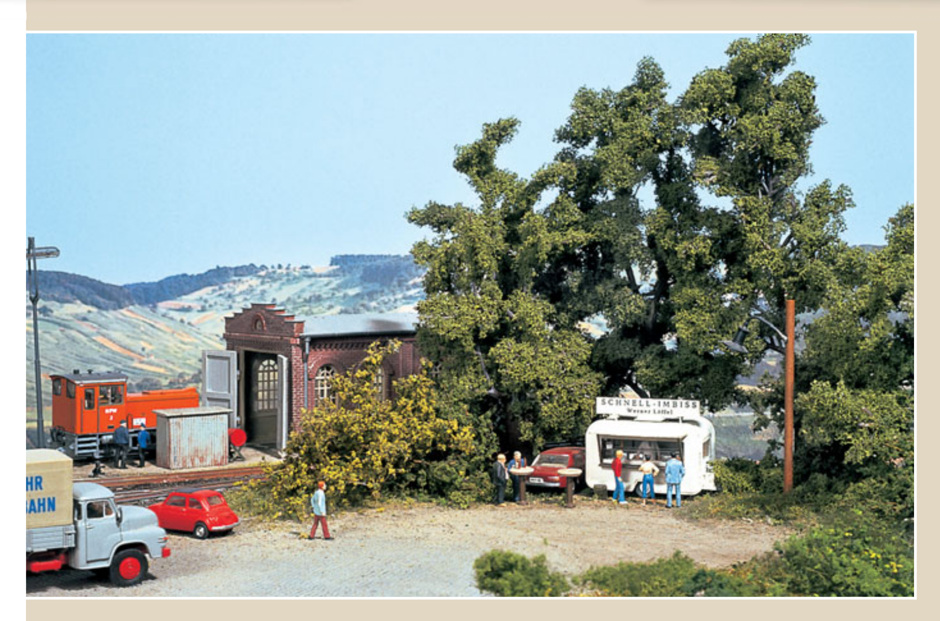
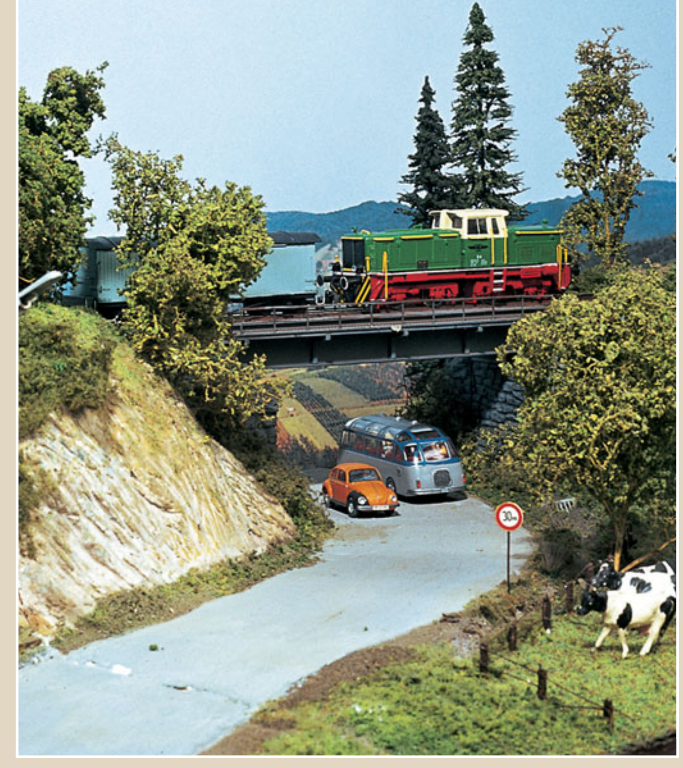


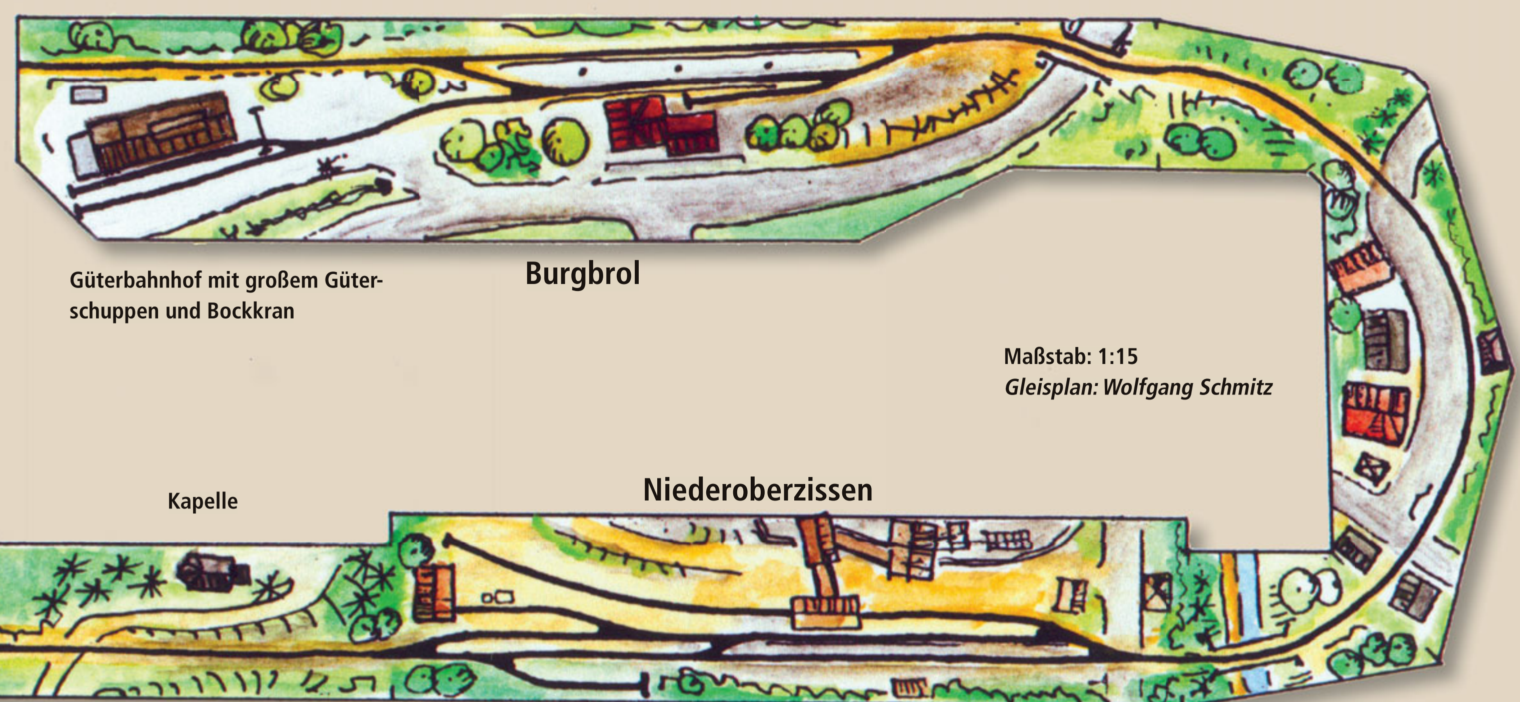
Bild links: Viele Bahnübergänge der Schmalspurbahn sind nur mit Andreaskreuzen gesichert. Der Fahrer des Büssing-Lkws hat die Diesellok in ihrer typischen der echten Brohltalbahn entsprechenden Lackierung rechtzeitig gesehen und wartet in sicherer Entfernung.

Rechts: Auf Basis des Bemo-Modells entstand das ansprechende wie auch fotogene Modell der Diesellok D 4. Gerade überquert sie die von Burgbrol kommende Bundesstraße auf ihrem Weg nach Niederoberzissen.

Unten: Der Gleisplan zeigt einen Großteil der modularen Broltalbahn. Die Reise in diesem Bericht beginnt auf der vom Fiddleyard kommenden Strecke, vorbei an dem großen Güterschuppen.



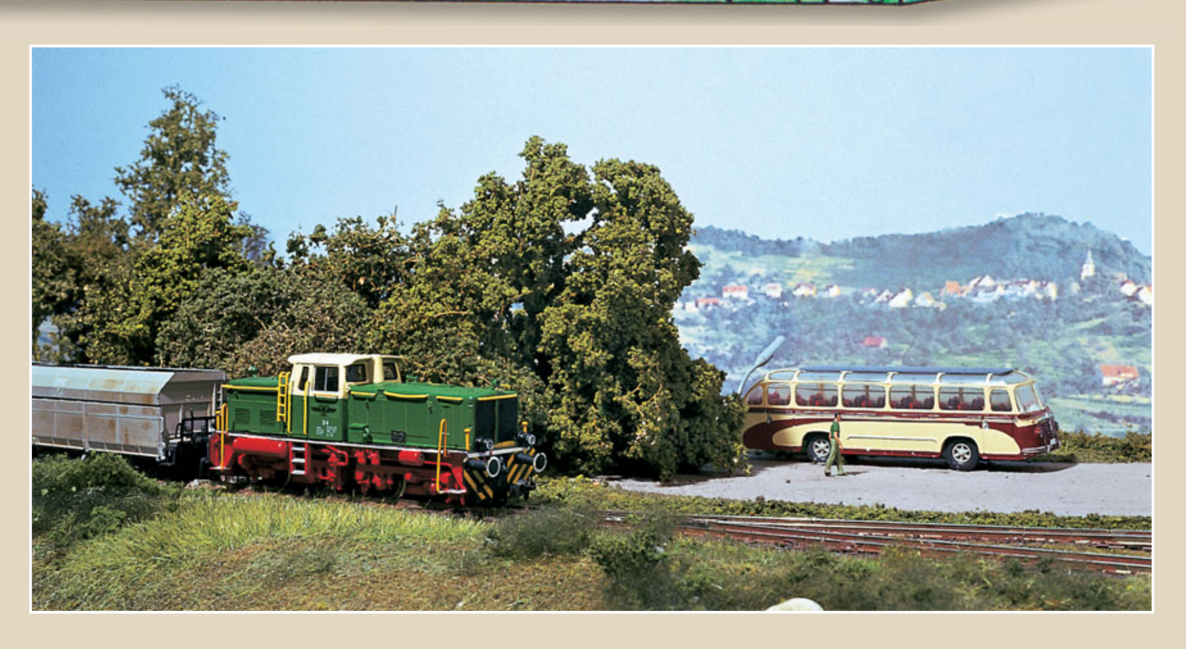
Zum Fiddleyard



Maßstab: 1:15
Gleisplan: Wolfgang Schmitz

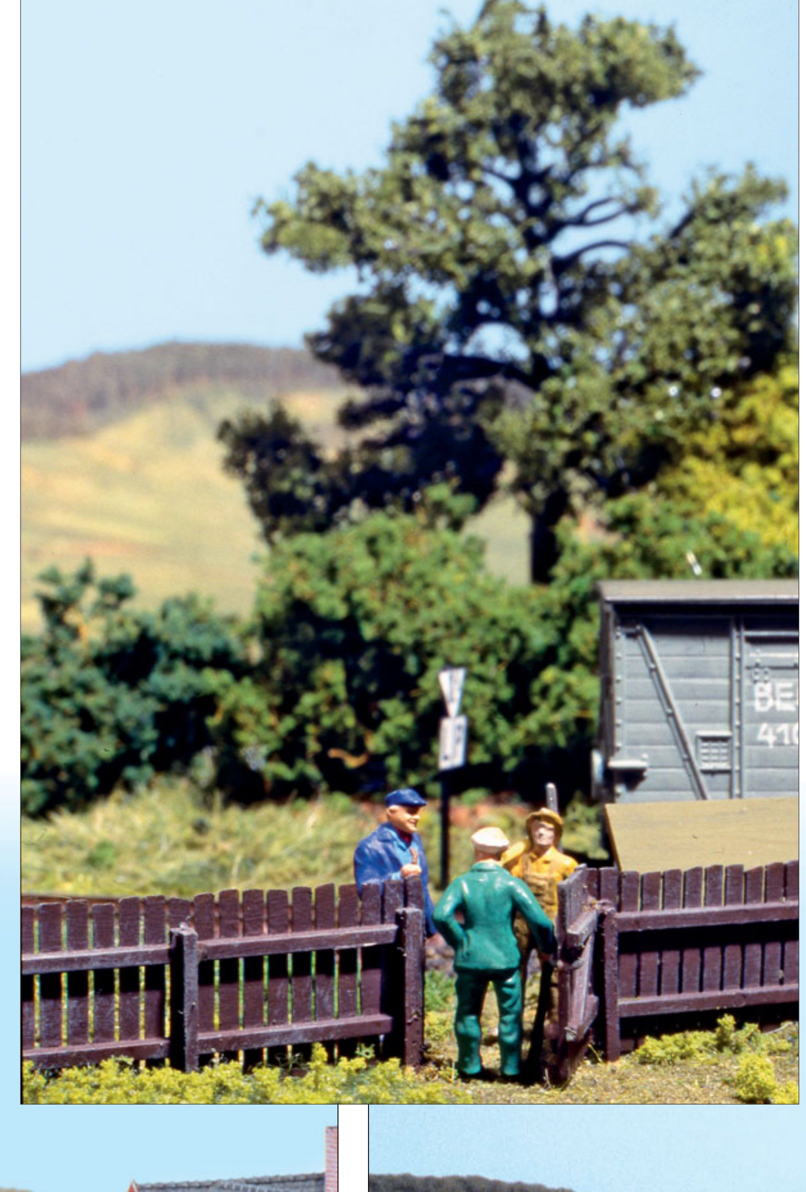
Linke Seite: Am Ende der Bahn wartet nicht nur ein Lokschuppen auf die Lokomotiven, sondern auch ein kleiner Schnellimbiss mit Pommes und Curry-Würstchen auf hungrige Gäste.

Die D 4 ist mit ihren leeren Selbstentladewagen auf dem Weg nach Niederoberzissen zur Steinverladung.

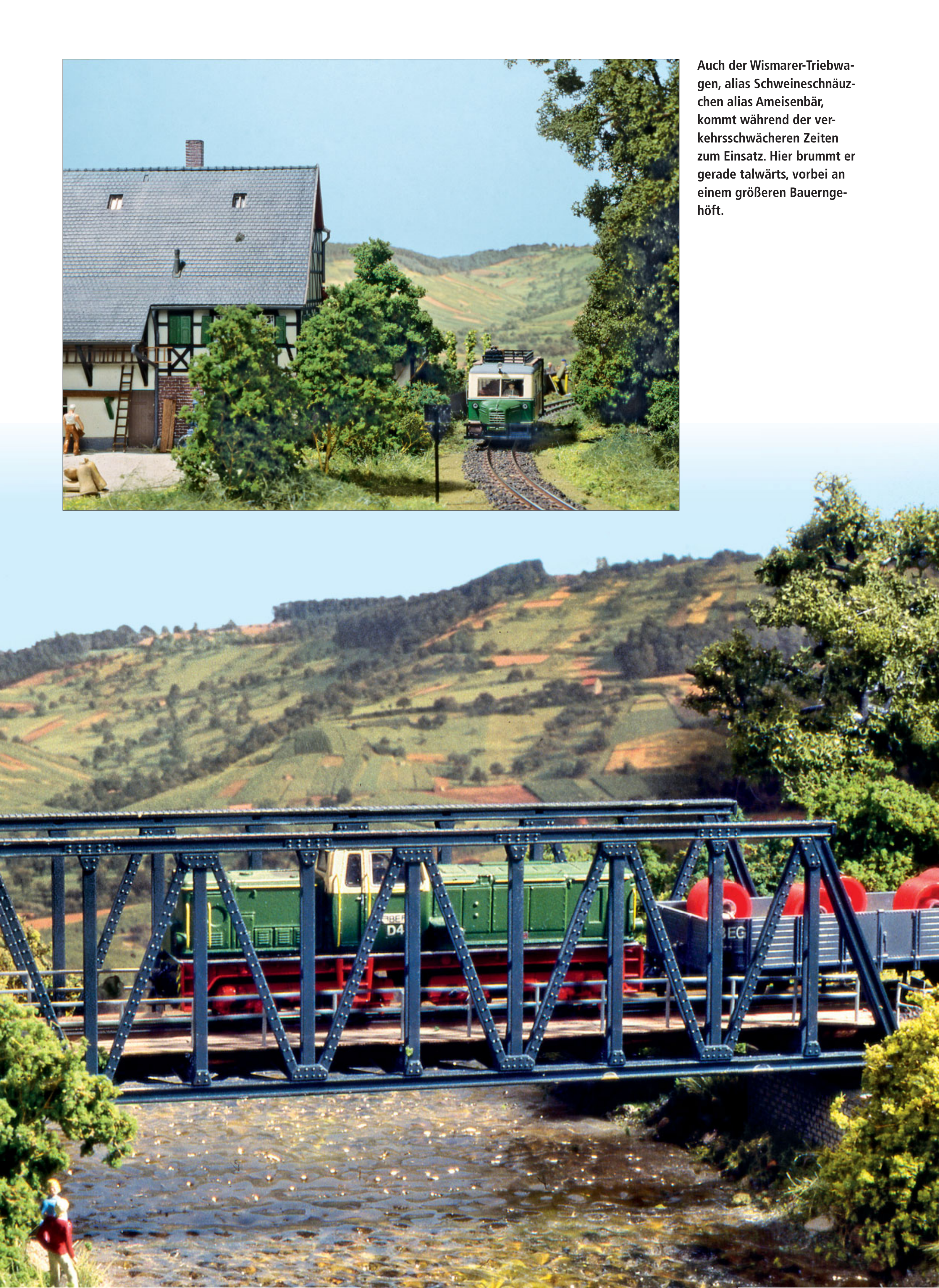


Rechts: Hier wird zwar kein Seemannsgarn gesponnen, jedoch so manche Anekdote zum Besten gegeben, die im Zusammenhang mit der Schmalspurbahn durchs wilde Broltal ereignet hat. Für den Fall, dass es länger dauert, darf man den Herren gern Sitzgelegenheiten und eine Kiste Bier reichen …

Unten: Die kleinen Loks waren nicht selten im Doppel unterwegs, um schwerere Züge zu ihren Bestimmungsorten zu spedieren.







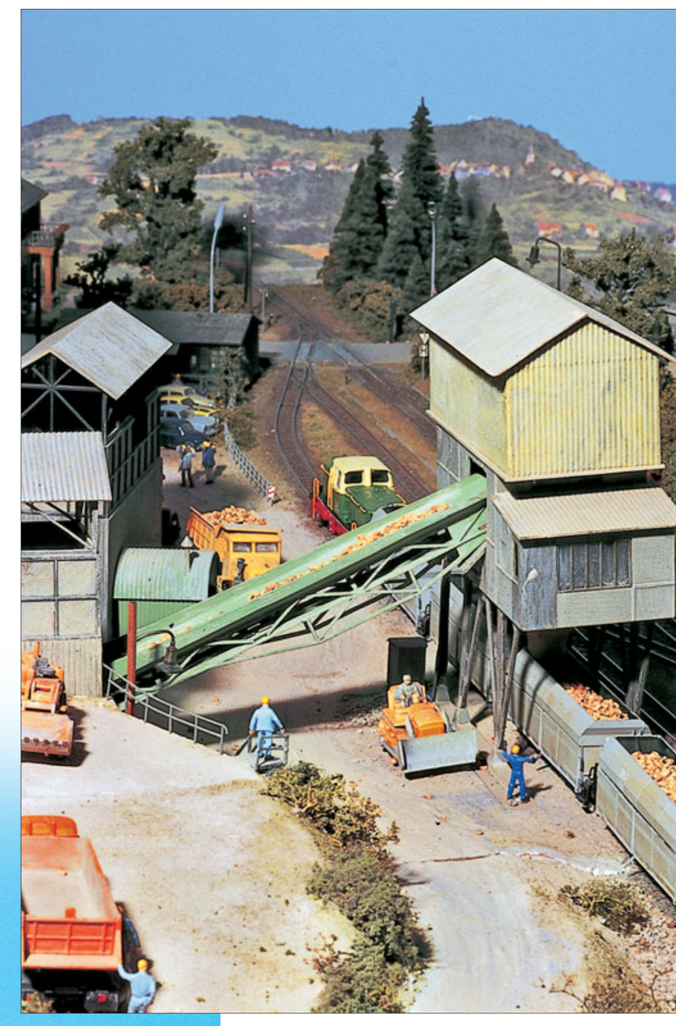
Auch der Wismarer-Triebwagen, alias Schweineschnäuzchen alias Ameisenbär, kommt während der verkehrsschwächeren Zeiten zum Einsatz. Hier brummt er gerade talwärts, vorbei an einem größeren Bauerngehöft.

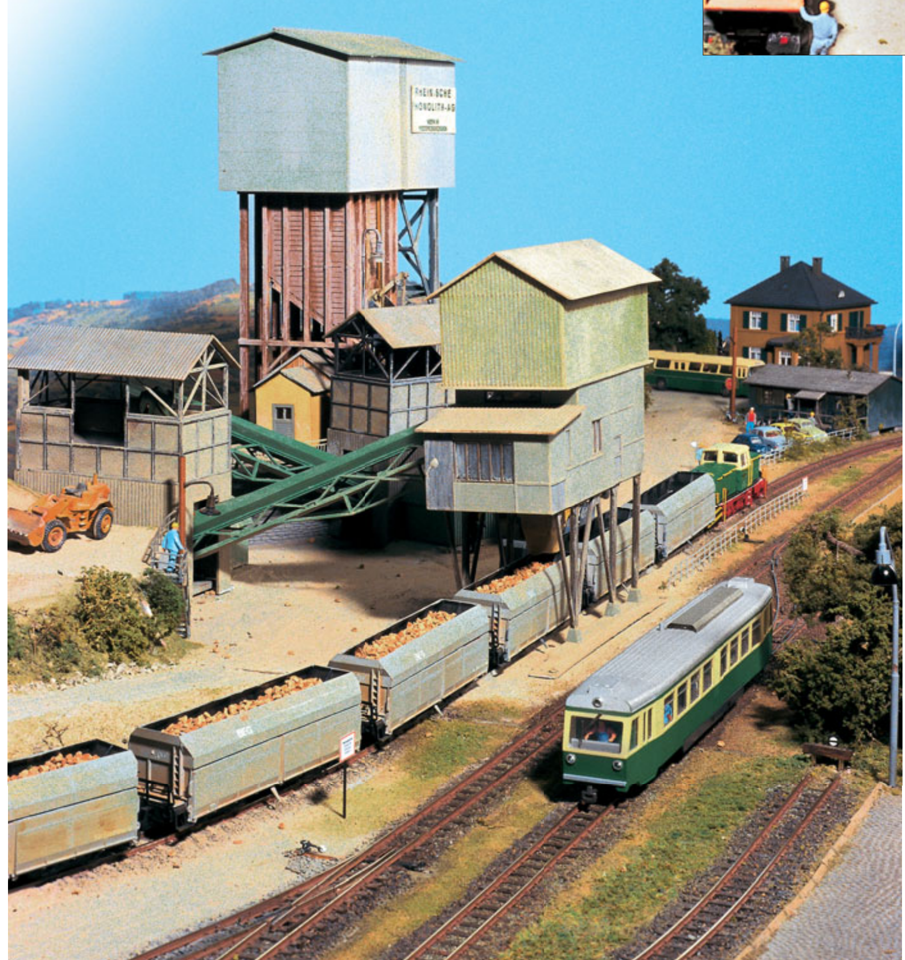
Neben Triebwagen hat die Broltalbahn auch Busse im gleichen Farbschema wie die Schienenfahrzeuge im Einsatz. So besteht in Oberniederzissen Umsteigemöglichkeit, um ins Umland zu gelangen.

cherweise in Betrieb befindliche Brohltalbahn von Brohl am Rhein in die Vulkaneifel bot sich – trotz ihrer Meterspur – als Vorbild an. Da für meinen eigenen Geschmack aber ein sklavischer Nachbau nicht unbedingt ein erstrebenswertes Ziel ist, bin ich diesem Vorbild mit einem gewissen „Freelance-Anteil“ gefolgt. Das heißt jedoch nicht Beliebigkeit: Denn eine Modelleisenbahn sollte nicht nur ihrem Vorbild als Transportmittel gerecht werden, sondern auch thematisch und betrieblich stimmig sein.

Jedoch nehme ich mir die Freiheit, mein Vorbild je nach Lust und Laune zu variieren. Das ist auch der Grund, weshalb meine „Broltalbahn“ ohne h geschrieben wird. Eins ist mir jedoch dabei wichtig: Etwas von der Atmosphäre der großen Bahn soll im Modell wiederzufinden sein. So gibt es auch in meinem Broltal ebenfalls Gesteinstransporte in Ganzzügen. Und einige der Fahrzeuge kommen ihren Vorbildern (Triebwagen VT 51 und 52, VT 30, Diesellok D 4) recht nahe. Die anderen tragen zumindest das passende Farbschema und „Bro(h)tal-Nummern“.

In Niederoberzissen hat der größte Bahnkunde mit Phonolith-Abbau und Verladung seinen Sitz. Er beschert der Bahn eine sehr hohe Transportleistung, die nur mit Ganzzügen zu bewerkstelligen ist. Früher sorgten schwere fünfachsige Tenderloks und sogar eine sechsachsige Mallet für die erforderliche Traktion. Heute stehen dieselhydraulische Drehgestellloks in der Pflicht.





Von der stationären Modelleisenbahn zur Modulanlage

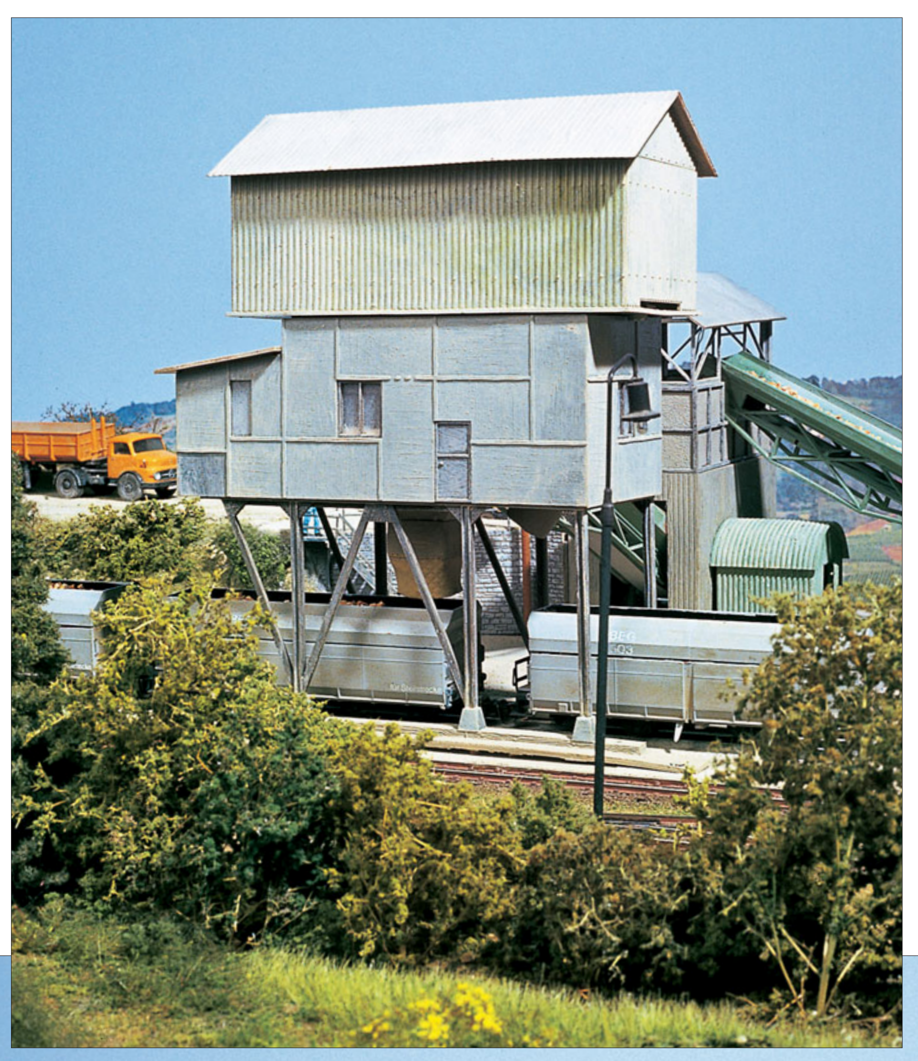
Am Anfang plante ich eine festinstallierte Rundumanlage, eingebaut in einem damals noch zur Verfügung stehenden Zimmer. Doch der Bahnhof „Burgbrol“ wurde bald als erstes Teilstück so modifiziert, dass er als H0e-Modul einsetzbar war. Denn die Teilstücke eines Freundes sollten wegen der Teilnahme am ersten Bahnfest im Brohltal 1989 angeschlossen werden können.

Diese Veranstaltung war erfolgreich und so blieb ich bei den Modulen. Sie sind kompatibel zu denen unseres Modellbahnvereins „Eisenbahn- und Modellbahnfreunde Siebengebirge e.V.“, aber auch zu den Anlagen der „Südbergischen Eisenbahngesellschaft“ in Köln, des „Teams 750“ aus dem Dortmunder Raum, der Fremo-H0e-Gruppe und anderer. Erst in jüngster Zeit denke ich vermehrt darüber nach, ob die Broltal-Eisenbahn nicht doch einen ortsfesten Anteil in meinem Eisenbahnzimmer bekommen sollte. Doch nun konkret zu einigen Teilstücken.

Bahnhof „Burgbrol“

Mein erster H0e-Bahnhof heißt Burgbrol (siehe Seite 78-81) und ist seinem großen Vorbild hinsichtlich Gleisplan und Lage der vorbeiführenden Bundesstraße nachgebildet. Als Empfangsgebäude dient noch immer der Kibri-Bausatz „Reichelsheim“, obwohl ich das Originalgebäude schon vor Jahren sehr zur Verwunderung des Bahnhofswirtes aufgemessen habe. Irgendwann wird es vielleicht doch noch in ein ansprechendes Modell umgesetzt. Statt des Kohlensäurewerks ist im Modell ein Raiffeisenlagerhaus angeschlossen, das einen abwechslungsreichen Güterwageneinsatz ermöglicht.

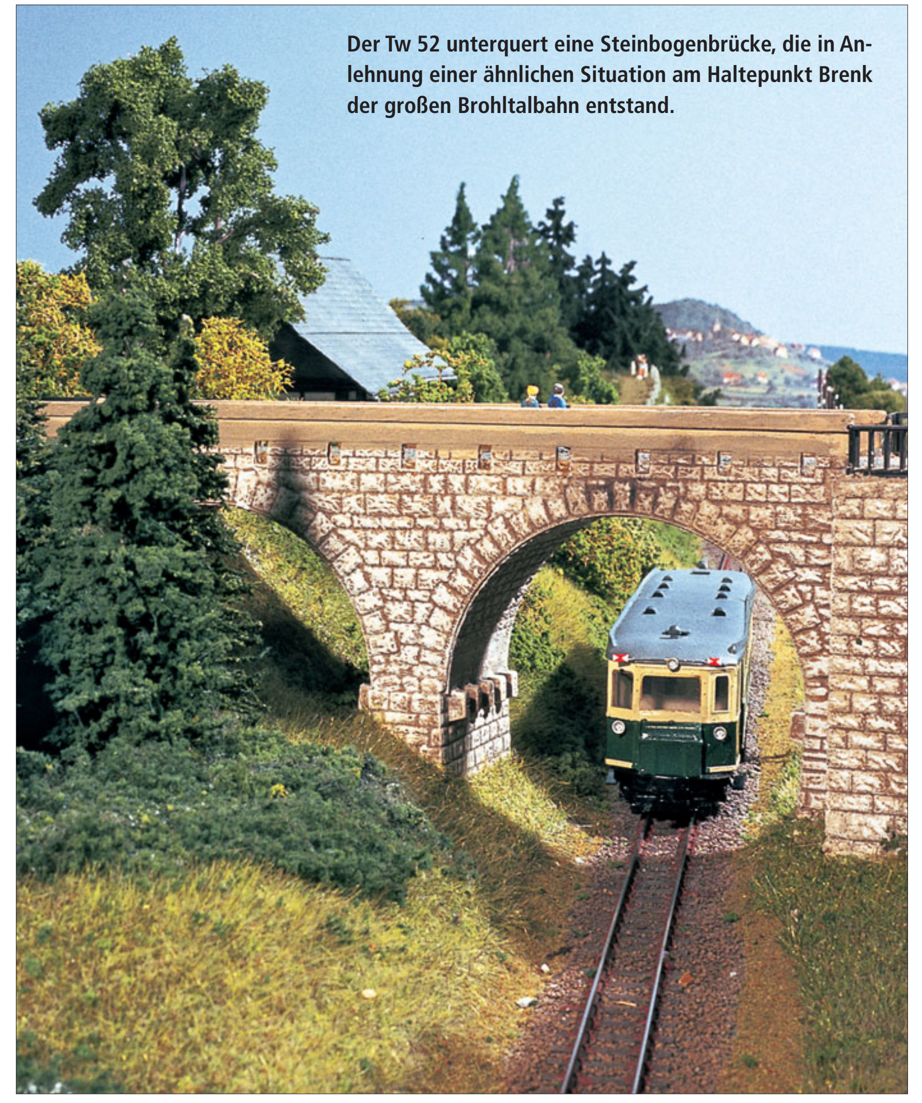
Der Personenverkehr, beim Vorbild vom „Vulkan-Express“ geprägt, wird entweder mit diversen Triebwagen oder mit lokbespannten Zügen, bestehend aus Wagen von Bemo, durchgeführt. Die „Neustädter Kreisbahn“ hatte die Brohltal-Lackierung ja von Hause aus. Die Traktion erfolgt im Güter- wie Personenverkehr sowohl mit Diesel- als auch mit Dampfloks. Die graue Lackierung der Güterwagen ist hierbei wieder etwas BEG-Typisches.



Stattlich steht die Schüttanlage über dem Ladegleis der Schmalspurbahn. Beachtenswert ist die ansprechende matte Farbgebung von Gebäuden und Selbstentladewagen.

Blick auf das Gesamtensemble der Phonolith-Werke. Man schmeckt fast den Gesteinsstaub auf der Zunge …

Merkmale des kleinen Bahnhofs Niederoberzissen sind das lange Ladegleis der Phonolith-AG sowie der Gleiswechsel in den beiden Bahnhofsgleisen. Im Hintergrund spitzt noch der Lokschuppen hinter der Verladeanlage hervor.



Der Tw 52 unterquert eine Steinbogenbrücke, die in Anlehnung einer ähnlichen Situation am Haltepunkt Brenk der großen Brohltalbahn entstand.

Steinverladung in „Niederoberzissen"

Durch diverse Ausstellungen ist der Bahnhof „Niederoberzissen" recht bekannt geworden. Der merkwürdige Name lehnt sich an die beiden tatsächlich im Brohltal existierenden Orte Oberzissen und Niederzissen an. Der Gleisplan ergab sich durch die Übernahme eines Segments.

Die Steinindustrie war die wirtschaftliche Basis vieler auch schmalspuriger Kleinbahnen. So werden die bescheidenen Gleisanlagen von dem großen Steinwerk der „Rheinischen Phonolith-AG" überragt. Sie ist eine der Hauptkunden der Bahn und wird mit den schon erwähnten Ganzzügen, bestehend aus umgespurten TT-Großraumwagen, bedient. Dass hier – wie beim Vorbild übrigens auch – nach wie vor auf die Bahn verladen wird, bringt eine willkommene Betriebsbelebung vor allem auf Ausstellungen mit sich.

Vorratssilo und (Faller-) Förderbänder sind funktionsfähig. Sie befördern das Schüttgut in einen Verladetrichter, von wo aus die Selbstentladewagen befüllt werden.

Weiterhin gibt es zwei Durchgangsgleise für Personen- und geringen Güterverkehr. Ein kleiner Schuppen nebst Dieselloktankstelle für eine Werklok, die allerdings „auf BEG zugelassen" ist, ergänzt das Arrangement.

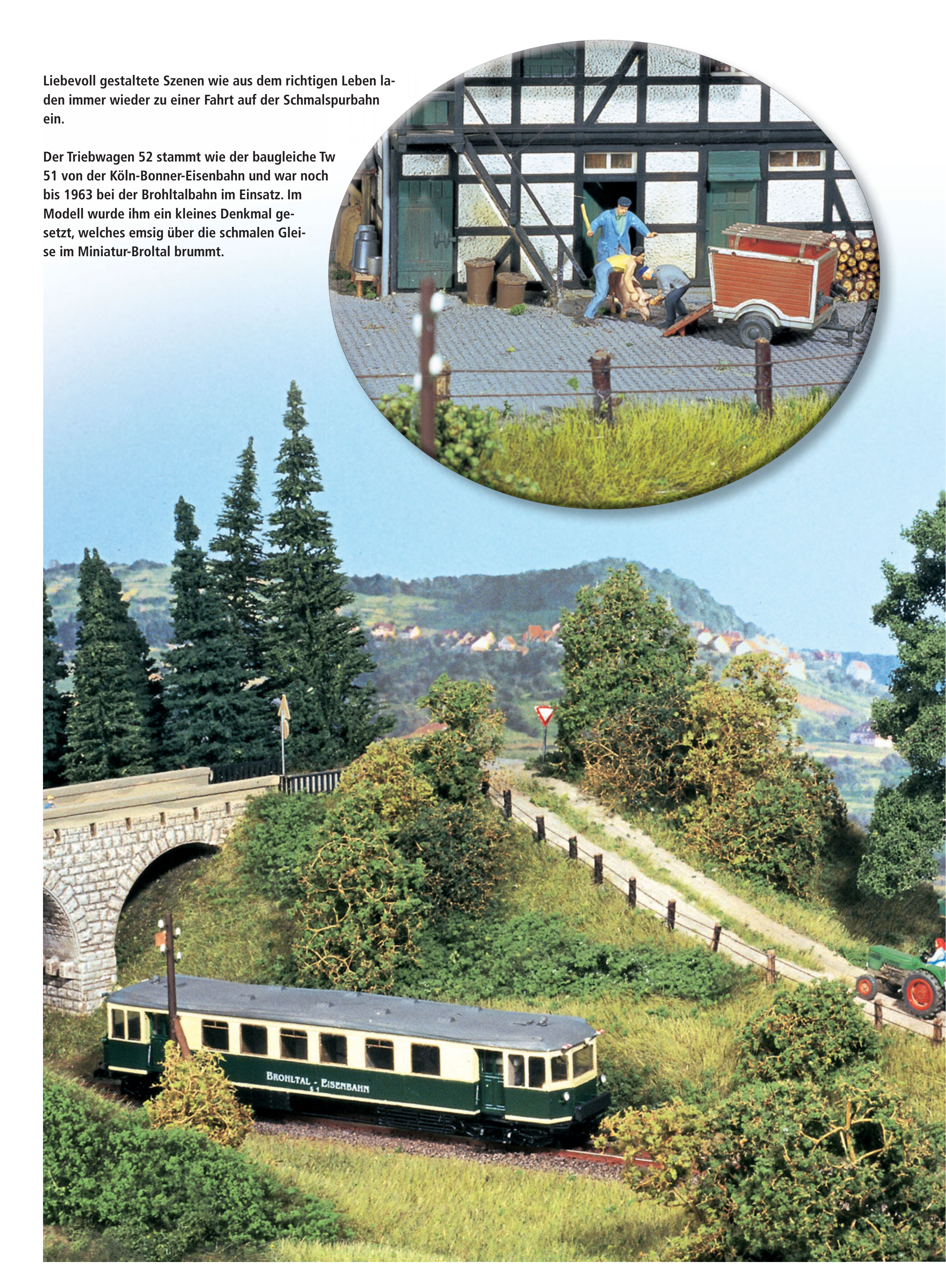


Bild linke Seite: Der Museumszug töffelt auf dem Weg von Niederoberzissen nach Kämenich Ost unterhalb einer Kapelle entlang.

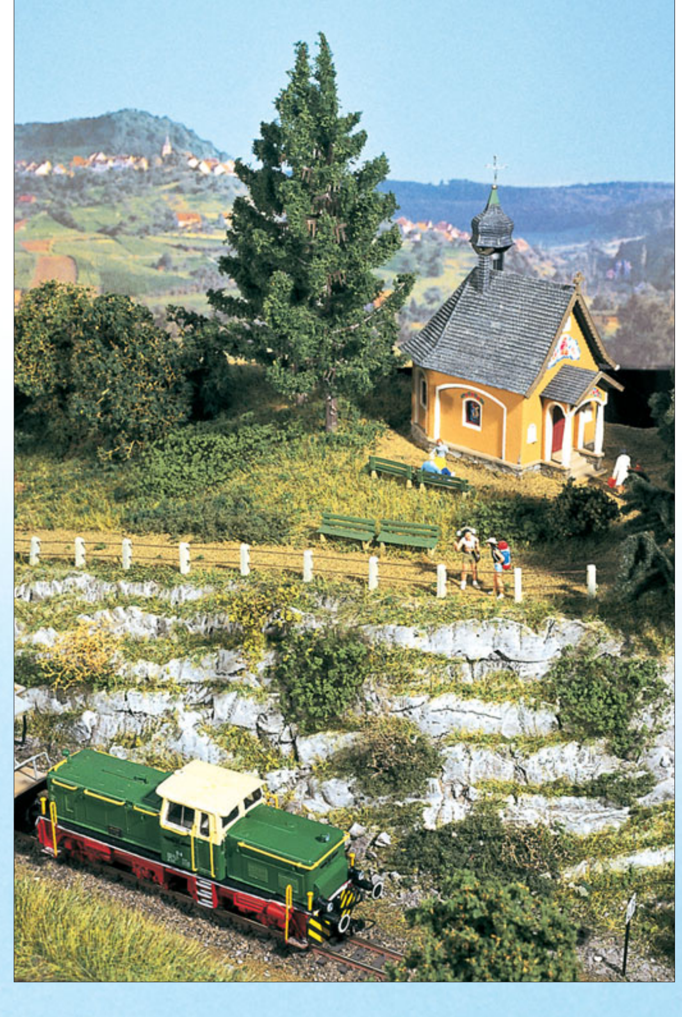
Großes Bild: Lok D 4 ist mit einem typischen Ganzzug der Broltalbahn unterwegs und erreicht in Kürze Niederoberzissen.

Liebevoll gestaltete Szenen wie aus dem richtigen Leben laden immer wieder zu einer Fahrt auf der Schmalspurbahn ein.

Der Triebwagen 52 stammt wie der baugleiche Tw 51 von der Köln-Bonner-Eisenbahn und war noch bis 1963 bei der Brohltalbahn im Einsatz. Im Modell wurde ihm ein kleines Denkmal gesetzt, welches emsig über die schmalen Gleise im Miniatur-Broltal brummt.



Immer wieder setzt sich die D 4 mit ihrer attraktiven Farbgebung für den Fotografen in Szene, wie hier an der Felswand unterhalb der Kapelle.



Viel Güterverkehr – Kämpenich Ost

Güterverkehr bildet den Betriebsschwerpunkt im Bahnhof „Kämpenich Ost“, der zwei lange Durchgangs- und mehrere Ladegleise besitzt. Als örtlicher Anschließer ist hier die Firma „Schmitz Mineralöle, Menden/Rhld“ mit Lagertank, Fasslager und Tankwagen-Abfüllstation vertreten. Der große Lagertank entstand nach einem Vorbild, das bis vor einigen Jahren an der Köln-Bonner Flughafenautobahn zu finden war.

Vorhanden sind auch Güterschuppen und Ladestraße sowie ein Lademaß nebst Gleiswaage für die ordnungsgemäße Abfertigung. Für den Personenverkehr bleibt nur ein kleiner (Not-) Bahnsteig, der einen etwas verlassenen Eindruck macht.

Kämpenich Ost ist als Modulbahnhof aus betrieblichen Gründen für Treffen mit viel Güter- und Rangierverkehr entstanden. Mit dem Brohltal-Vorbild hat er zugegebenermaßen relativ wenig zu tun.



Das Bw der Modulanlage hat kein konkretes Vorbild, sondern entstand auf einem eigenen Modul im Erscheinungsbild der Fünfziger- bzw. frühen Sechzigerjahre. Neben einem zweigleisigen Lokschuppen in Holzbauweise gibt es noch eine „Fahrzeughalle" in moderner Bauweise. An ihrem Gleis ist auch die Dieseltankstelle für die Versorgung der Loks und Triebwagen untergebracht. Die Flotte der Dampfloks wird auf den beiden Gleisen vor dem hölzernen Lokschuppen versorgt.

Das Bw-Ensemble lebt jedoch nicht nur von seiner bahntechnischen Ausstattung und realistischen Farbgebung. Unscheinbare Details wie der verlassene Vespertisch, auf dem noch Bierflaschen herumstehen und Zeitungen hastig zusammengefaltet auf weitere Beachtung warten, kennzeichnen nicht nur das Bw-Modul.

Bw „Brol West“ und seine Loks

Ähnliches gilt für das kleine Bw, das auf einem Vorschlag von H.-J. Spieth basiert und alle Triebfahrzeuge der Broltalbahn unterhält. Auhagen-Lokschuppen mit Vollmer-Werkstattanbau, Kibri-Bekohlung und etliche Weinert-Ausstattungsteile stehen einer Lok- und Triebwagenhalle nebst Dieseltankstelle im Stil der Fünfzigerjahre gegenüber. Letztere entstand nach eigenem Entwurf.

Die Dampfloks sind bisher allerdings handelsübliche Modelle, die ihre Herkunft (VI K, Spreewaldbahn, „Hoya“, 99 6101 aus dem Harz, Roco HF 110) nicht verleugnen können. Wenn ich geahnt hätte, dass die 99 6101 im Jahre 2007 wirklich mal nach Brohl kommen sollte, hätte ich das Modell allerdings in originaler „Harz-Ausführung“ mit der Aufschrift „Für Steilstrecke“ gebaut. Die Heeresfeldbahnloks von Roco mit den Nummern „V“ und „VI“ müssen bei mir die beim Vorbild mittlerweile nicht mehr vorhandenen Chrzanow-Schlepptendermaschinen vertreten.

Betrieb und Fahrplan

Für viele bilden der Bau der Anlage und vielleicht noch der von Fahrzeugen Kern und Höhepunkt des Hobbys. Denn nichts ist schlimmer als eine fertige Modellbahn, sagt man … Mit Verlaub, ich sehe das anders! Denn wozu baut man, wenn das Ergebnis der langen und teuren Bemühungen nur dazu dient, dem nächsten Projekt wieder Platz zu machen? Für mich ist der Betrieb einer Anlage genauso wichtig wie etwaige Neu- oder Umbauten oder weiterführende Detaillierungen.

Ein Betriebskonzept (Was wird wann wohin transportiert?) ist für mich ein sehr wichtiger Bestandteil einer Modelleisenbahn, aus dem sich z.B. der Fahrplan ableiten lässt. Wichtig sind für mich auch – je nach Größe der Anlage – ein oder mehrere Mitspieler. Sie erwecken die Bahn nach allen Regeln der Kunst zum Leben.

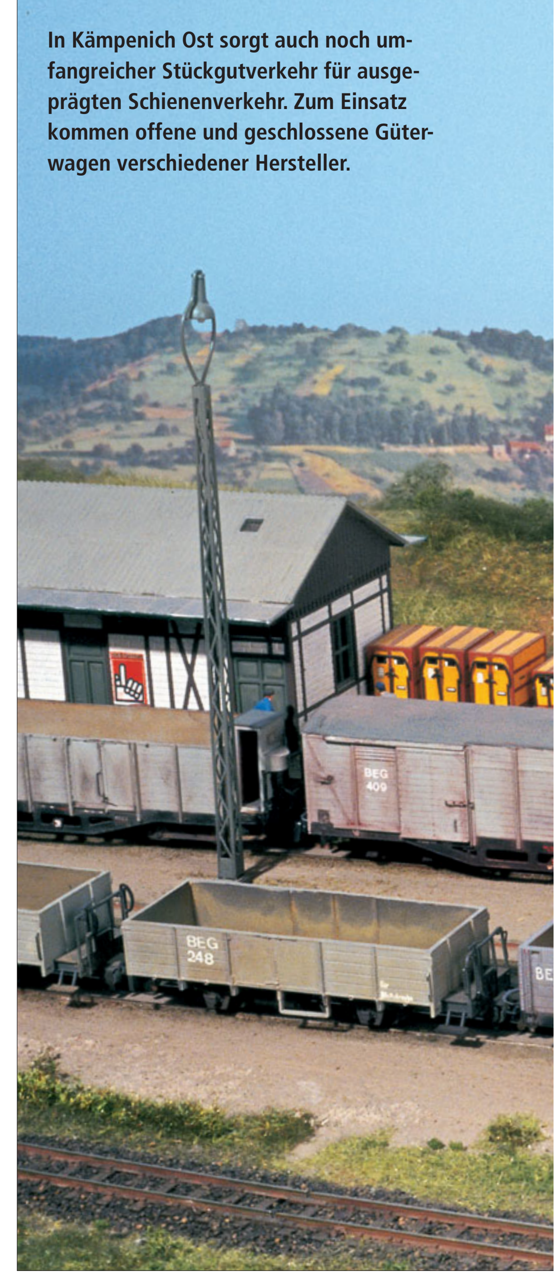
Modulanlagen eignen sich dazu besonders gut. Mitglieder des Fremo, einem überregionalen bzw. internationalen Zusammenschluss von Modelleisenbahnern, treffen sich immer wieder, um ihre Module zu einer großen Anlage zusammenzuschrauben und Betrieb zu



Der Lokschuppen am Streckenende ist bereits auf die Versorgung von Diesellokomotiven eingerichtet.



Unspektakulär ist der Güterbereich im hinteren Teil des Endbahnhofs angesiedelt. Umfahr-, Lade- und Abstellgleise prägen die Gleisanlage.



In Kämpenich Ost sorgt auch noch umfangreicher Stückgutverkehr für ausgeprägten Schienenverkehr. Zum Einsatz kommen offene und geschlossene Güterwagen verschiedener Hersteller.

machen. Dabei wird nicht selten die Zeit vergessen.

Teile meiner Broltaleisenbahn sind immer wieder bei solchen Treffen mit dabei. Und ich käme niemals auf die Idee, Strecken oder Bahnhöfe abzureißen, nur weil die Beschäftigung damit langweilig würde.

Bis heute habe ich den Einstieg in die H0e-Welt nicht bereut. Unzählige Stunden Bastelfreude und Entspannung hat mir diese Bahn beschert. Das Ziel war und ist, eine kleine Welt zu schaffen, in die man eintauchen und von der man träumen kann, die Ausgleich und inneren Frieden bietet, auch wenn gerade im „richtigen Leben“ mal wieder Hektik angesagt ist. Ja – Modellbahn ist das schönste Hobby der Welt! Zumindest für mich. *Wolfgang Schmitz*



Ein Tanklager im Bahnhof Kämpenich Ost ist neben dem Phonolith-Transport ein weiteres Standbein der schmalspurigen Kleinbahn.



Peter Beuth

Schon recht früh interessierte sich Peter Beuth, Jahrgang 1949, für die elektrische Eisenbahn. Denn bereits in den frühen Nachkriegsjahren war dies der Wunschtraum vieler Jungen und wohl auch Väter. Die erste Berührung mit dem begehrten Spielzeug kam mit einer Fleischmann-H0-Bahn.

Nach Schule und Berufsausbildung zum Kraftfahrzeugmechaniker ebbte das Interesse zunächst ab, denn andere Dinge waren wichtiger. Er musste 30 werden, bis eine Anfangspackung von Roco ihn wieder zur Eisenbahn zurückführte. Nun konnte sogar stationär in einem Zimmer gebaut werden. Der Umzug in ein eigenes Haus erlaubte ihm dann, seine Träume von einer großen Anlage zu verwirklichen. So entstand – bereits jetzt in Modulbauweise – eine H0m-Anlage nach Schweizer Vorbild. Es folgte eine Regelspuranlage, die bereits in MIBA-Anlagen 8 vorgestellt wurde. Die Präsentation seines Wirkens ist für ihn Hobby im Hobby geworden. Seine neue Anlage, die er ebenfalls gern auf Ausstellungen zeigt, ist Inhalt dieses Heftes.

Gabriel Hensel

Im Januar 1958 in Vorsfelde bei Wolfsburg geboren hatte Gabriel Hensel schon in frühester Kindheit Kontakt zu Dampfloks der BR 50, denn im Ort gab es einen kleinen Rangierbahnhof an der Strecke Hannover–Oebisfelde/DDR. Mit etwa 7 Jahren bekam er zu Weihnachten seine erste Eisenbahn: Fleischmann H0. Nach Beginn der Lehre zum Bauschlosser wechselte er zur Spur N, da er inzwischen durch einige MIBA-Anlagenberichte auf vorbildgetreuen Anlagenbau aufmerksam gemacht war. Nun konnte der Traum von langen Zügen und großen Radien verwirklicht werden, zunächst mit einer (unvollendeten) Kelleranlage, mit der wertvolle Erfahrungen gesammelt wurden. Beruflich wechselte Gabriel Hensel dann zur Qualitätssicherung beim Volkswagenkonzern, dem größten Arbeitgeber in der Region. 1990 begann er mit der hier vorgestellten Anlage Rheine Nord. Ab 2003 kam noch eine zweite transportable Anlage mit einem Grenzbahnhof DB–SBB dazu. Diese ist kompatibel zur Modulanlage seines Modellbahnvereins und somit auch auf Ausstellungen zu sehen.





Wolfgang Schmitz

Am Rande des Siebengebirges bei Bonn erblickte Wolfgang Schmitz 1953 das Licht der Welt, als auch die rechte Rheinstrecke noch mit Dampfloks befahren wurde. Erste Eisenbahnerfahrungen sammelte er mit einer Holz-Schiebelok, später dann mit einer Batteriebahn. Mit sechs Jahren schenkten ihm seine Eltern zu Weihnachten eine Märklin-Bahn mit selbstgebauten Häusern in einer Landschaft. Mit dem Kontakt zur MIBA folgte die Erkenntnis, dass Modellbahn mehr bedeutet, als nur gekaufte Modelle einzusetzen. Galt in den Siebzigerjahren der Straßenbahn das Interesse, rückte in den Achtzigern die Beschäftigung mit der H0e-Schmalspurbahn in den Fokus. Anregung und Vorbild lieferte unter anderem die Brohltalbahn. So verwundert es nicht, dass er zu den Gründungsmitgliedern der „Interessengemeinschaft Brohltal-Schmalspur-Eisenbahn“ (IBS) gehört. Ein Ende der Begeisterung für das Modellbahnhobby ist nicht in Sicht.

Faszination fürs Auge



In bewährter Qualität hat die MIBA-Redaktion auch hier drei ausgesucht schöne Modellbahnanlagen zu einer bildgewaltigen Sonderausgabe zusammengestellt. Den Anfang macht die H0-Anlage von Wim Laanstra, der sich den Bahnhof Weilburg an der Lahntalbahn zum Vorbild genommen hat. Sehenswert sind hier nicht nur der weitgehend vorbildgetreue Betrieb, sondern auch die kunstvolle Umsetzung der Modellbauten. Empfangsgebäude, Lokschuppen und Stellwerke sind echte Kleinode.

Klein, jedenfalls klein für den gewählten Maßstab 1:32, ist auch die Spur-1-Anlage von Günther Kraml. Auf weniger als 20 qm baute er einen kleinen Nebenbahnbahnhof nach Motiven aus der Fränkischen Schweiz. Die wesentlichen Hingucker bei dieser Anlagen sind eindeutig die unglaublich detaillierte Landschaft und die Szenerien.

Stefan Westernacher baute seine N-Bahn nach dem Motto „Stadt – Land – Fluss“. Als raumfüllende Anlage bietet sie sogar zwei Bahnhöfe mit den dazugehörenden Ortschaften. Klar, dass da auch der Bahnbetrieb interessant ist. Dennoch blieb noch genug Fläche für eine großzügige Fluss-Landschaft. Die Baugröße N macht es möglich.

100 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerheftung, über 150 farbige Abbildungen
Best.-Nr. 15087329 · € 10,–



MIBA-Anlagen 9
Diese Ausgabe hat nur eine einzige Anlage zum Gegenstand: das Miniatur Wunderland in der Hamburger Speicherstadt. Großartige Profiaufnahmen führen durch die sechs fertiggestellten Anlagenabschnitte zwischen Alpen und Nordsee, nach Skandinavien und in die USA.
Best.-Nr. 150 87325 • € 10,–



MIBA-Anlagen 10
Für diesen Band hat die MIBA-Redaktion drei Modellbahn-Anlagen der Extraklasse zu einem fantastisch bebilderten Sonderheft zusammengestellt, das je eine Anlage in der beliebten Baugröße H0, der kompakten Baugröße N und in der Königsspur 1 präsentiert.
Best.-Nr. 150 87326 • € 10,–



MIBA-Anlagen 11
Die Traditionsfirma Brawa leistet sich den Luxus, ihren Stand auf Ausstellungen mit aufwendig gestalteten Schaustücken und Anlagen auszustatten. Diese Ausgabe unternimmt einen opulent bebilderten Streifzug über diese Meisterwerke des Anlagenbaus.
Best.-Nr. 150 87327 • € 10,–



MIBA-Anlagen 12
Drei weitere sehenswerte Anlagen in fantastischen Fotos:
• Keilbahnhof auf kompakter Fläche mir überzeugender Landschaftsgestaltung • Fünf Bahnhöfe in Friesland in Baugröße N • Zeitgeschichte pur: Spur-1-Anlage am Grenzübergang Helmstedt–Marienborn
Best.-Nr. 150 87328 • € 10,–

Erhältlich im Fachhandel oder direkt beim MIBA-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck, Tel. 0 81 41/5 34 8-0, Fax 0 81 41/5 34 81 -100, E-Mail bestellung@miba.de

